

Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche scientifique

Université Abderrahmane mira-Bejaia

Faculté des sciences humaines et sociales

Département des sciences humaines et sociales



MEMOIRE DE FIN CYCLE

En vue de l'obtention d'un diplôme de Master en sciences sociales

Option : Sociologie du travail et des ressources humaines

THEME

Identification et évaluation des risques de l'activité de
la manutention au sein de l'entreprise portuaire de
Bejaïa (EPB)

Cas des Dockers Professionnels

Réalisé par :

M^{elle}: BOUZERIA Nawel

Encadré par :

Dr: FARADJI M/Akli

ANNEE UNIVERSITAIRE

2012-2013

Dédicaces

❖ Je dédie ce modeste travail

A mes très chers parents qui m'ont soutenue durant ce stage que Dieu les garde.

❖ A mes très chers :

Frères : Lounes ET Kamel

Sœurs : Kahina ET Lilia

❖ En particulier à mon neveu : Islam kharouni

❖ A la mémoire de mes grands- parents paternels

Djouhra, Makhoulouf qu'ils reposent en paix.

❖ A la mémoire de mon grand-père maternel

Mouhand salah qu'il repose en paix.

❖ A ma grand-mère maternelle djedjiga.

❖ A toute ma famille

❖ A mes meilleures amies :

✓ HANANE et sa famille

✓ SOUHILA et sa famille

✓ SAIDA et sa famille

❖ Et à tous mes amis sans exception

BOUZERIA Nawel

Remerciements

- ❖ Je tiens à remercier en premier le bon Dieu le tout puissant de m'avoir donné la force et le courage d'accomplir ce modeste travail.

- ❖ Je remercie mes très chers parents qui m'ont soutenue durant ce stage que Dieu les garde.

- ❖ Je remercie mon encadreur **Dr FERADJI M / AKLI**, pour sa modestie, sa générosité et pour l'attention manifestée de sa part.

- ❖ Je remercie aussi **M^r MOUHLI Idris** pour ces conseils.

- ❖ Je tiens également à remercier **M^{elle} BARCHICHE AMEL** « chef de service de la gestion des carrières » ma promotrice dans l'entreprise, à laquelle j'exprime toute ma reconnaissance et ma gratitude pour m'avoir pris en charge et de diriger mon travail sur le terrain.

- ❖ L'accueil chaleureux et la prise en charge totale par **M^r MADADI ABBES** « chef de section » et son collègue **M^r CHERGUÉ TARIK**, Mon profond remerciement. « bien sur grâce à ma promotrice »

- ❖ Enfin, je tiens à remercier plus fort tous ceux qui ont contribués de près ou de loin à la réalisation de ce modeste travail.

BOUZERIA Nawel

Sommaire

Introduction générale.....	1
----------------------------	---

Chapitre I : cadre méthodologique et théorique

1. Raison du choix du thème.....	5
2. Objectifs d'étude du thème.....	5
3. La pré-enquête	6
4. Problématique et hypothèse.....	11
5. Définition des concepts clés et autres définitions.....	16
6. La méthode utilisée	22
7. Choix de la technique.....	23
8. Echantillon de l'étude.....	26
9. Les opportunités de l'étude.....	27
10. Les obstacles rencontrés.....	27
11. Le cadre référentiel	28

Chapitre II : Sécurité dans les ports

➤ Section 1 : évaluation des risques professionnels

1. L'importance de l'évaluation des risques.....	31
2. L'évaluation des risques en 05 étapes	33
3. Evaluation de quelques risques professionnels	36
4. Les facteurs des risques professionnels.....	38
5. Les différents types de risque.....	39
6. La gestion des risques.....	41

➤ Section 2 : accidents de travail

1. Les types d'accident de travail.....	42
2. Principales causes d'accidents.....	43

3. Principales sources d'accidents.....	44
4. Conséquences d'accidents de travail.....	45
5. L'analyse des accidents durant les 5 dernières années à l'EPB.....	46
6. La législation Algérienne des accidents de travail.....	46

➤ **Section 3 : maladies professionnelles**

1. Connaitre et étudier les maladies professionnelles.....	47
2. Le médecin de travail.....	48
3. Le rôle de médecin de travail.....	48
4. Le stress et ses effets sur la santé.....	49
5. La prévention du stress.....	50

 **Chapitre III : Gérer la santé et la sécurité au sein de l'entreprise (prévention)**

1. Les comportements préventifs à tenir par le chef d'entreprise.....	52
2. Les 05 règles de prévention.....	53
3. Le but de la prévention.....	53
4. Le conseil supérieur de la prévention des risques professionnels.....	53
5. Les principes généraux de prévention.....	54
6. Les objectifs et les enjeux de la prévention.....	56

 **Chapitre IV : présentation de l'entreprise portuaire de Bejaïa**

1. Présentation de l'organisme d'accueil.....	58
2. Historique.....	60
3. Historique de la création de l'EPB.....	61
4. Situation géographique.....	61
5. Missions et activités de l'EPB.....	62
6. Description des services.....	63
7. Processus d'acheminement d'un navire.....	65
8. Organigramme général de l'entreprise portuaire de Bejaïa.....	66

9. la direction manutention et acconage.....	66
10. Organisation de l'EPB.....	67
11. Les concurrents.....	73
12. Effectifs de l'entreprise.....	75

Chapitre V : Outils d'analyse et stratégie de vérification des hypothèses

1. H ₁ « les principaux facteurs des accidents du travail ».....	84
2. H ₂ « les moyens adéquats pour éviter ces accidents et les réduire ».....	97
3. H ₃ « les maladies fréquentes chez les dockers ».....	105
4. Synthèse des hypothèses.....	111

Conclusion générale.....116

Bibliographie

Annexes

Liste d'abréviation

EPB	entreprise portuaire de Bejaïa
CT	condition de travail
CHSCT	comité d'hygiène, de sécurité et de condition de travail
AT	accident de travail
EPC	équipements de protection collective
EPI	équipements de protection individuelle
ERP	évaluation des risques professionnels
HST	hygiène, sécurité au travail
MP	maladies professionnelles
PRP	prévention des risques professionnels
RP	risques professionnels

On n'aime pas parler du risque, le mot fait peur, on préfère ne pas évoquer les risques, connus ou inconnus, qui menacent le corps social. Les politiques voudraient bien nier le risque, mais le risque est inséparable de l'action, il est partout présent dans notre vie quotidienne.

Le travail joue un rôle important dans la vie professionnelle, car la plupart des travailleurs passent ou moins 08 heures sur les lieux de travail donc, le milieu de travail doit être saint et sûr. Malheureusement ce n'est pas le cas pour plusieurs travailleurs exposés à plusieurs menaces pour leur santé (poussières, gaz, bruits, vibration, température extrême...)

Le monde industriel a connu des accidents catastrophiques qui ont eu une influence considérable sur l'homme (corporel, social, psychologique); l'environnement (pollution atmosphérique, pollution des eaux et du sol), et les installations et équipements.

La sécurité au travail constitue un des principaux leviers de progression dans le cadre de la prévention des risques professionnels et un moyen essentiel de préserver la santé et la sécurité des travailleurs.

Les accidents de travail et les maladies professionnelles sont les concrétisations les plus répandues des risques professionnels. Ils sont nombreux et variés, certains sont bénins et sans conséquences. Par contre un nombre important d'entre eux est grave, voire mortel, ceci sans négliger l'impact financier, social et moral de ces deux phénomènes.

L'amélioration des conditions de vie au travail est devenue l'une des premières préoccupations de l'entreprise et qui doit être conçue comme une stratégie sociale progressive, dont l'objectif est de réduire la fatigue et les nuisances, d'augmenter l'intérêt au travail, les qualifications et les occasions d'épanouissement personnels¹

Les conditions par lesquelles les ouvriers travaillent ont été misérables dans le temps et dans l'espace car le travail présente *un univers dangereux pour l'intégrité physique et moral des personnes*² car ils sont plus exposés aux divers risques dont les contraintes de l'environnement physique (chaleur, froid...), aussi les accidents de travail et les maladies professionnelles mettent leur vie en danger.

¹ Jean Pierre, CITEAU, *Gestion des ressources humaines*, 4^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2002, P168

² Claude, PIGANOL, *Techniques et politiques d'améliorations des conditions de travail*, édition Entreprise moderne, Paris, 1980, P XVIII (18)

Nous avons mené une enquête au sein de l'entreprise portuaire de Bejaia (EPB) qui est une entreprise à caractère commercial spécialisée dans le transport des marchandises acheminées par voie maritime. Les principales activités de l'entreprise sont :

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super structure portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations d'acconage et de manutention portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et d'amarrage.
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire.

Cependant la ville de Bejaïa sert de marché local notamment aux produits locaux de l'artisanat, et des produits agricoles qui parfois sont exportés, le port de Bejaia est le plus important du pays en termes de volume d'activité après le port d'Alger.

Pour cette raison, nous avons choisi le thème « identification et évaluation des risques de l'activité de la manutention au sein de L'EPB » afin de s'avoir la réalité des conditions de travail existant dans les entreprises Algériennes, le taux des accidents et les maladies professionnelles, ainsi le degré d'intégration d'une gestion préventive qui sert à la protection des salariés.

Et pour bien éclairer notre objet d'étude nous avons organisé la présentation de ce mémoire en deux parties :

- **La première**, est la partie théorie qui contient trois chapitre : un chapitre méthodologique (une problématique, une hypothèse, une analyse conceptuelle et une méthodologie de recherche enfin l'échantillonnage). Un autre chapitre qui parle sur la sécurité dans les ports qui subdivise en trois sections qui sont comme suit :

- Evaluation des risques professionnels
- Accidents de travail
- Maladies professionnelles

Et le dernier chapitre est celui de la prévention

- **La seconde**, est la partie pratique qui porte deux chapitres : le premier est consacré pour la présentation de l'organisme d'accueil et le seconde pour l'analyse et l'interprétation des résultats.

Enfin nous avons terminé notre travail avec une conclusion générale.

chapitre I : Cadre méthodologique et théorique

1. Les raisons du choix du thème

En générale la fonction de chercheur est de rapporté à la science une chose nouvelle malgré la diversité des thèmes dans des différent domaines de recherche. Mais notre recherche s'appuis sur les raisons suivantes :

1.1. Les raisons objectifs

- Un thème important à gérer dans une entreprise où le personnel est exposé aux dangers et aux risques professionnels qui mènent à des accidents de travail, qui est un phénomène fréquent ;
- Voir si L'EPB se préoccupe de la sécurité de ses ouvriers ;
- Le manque des études sur le sujet ;
- Acquérir des connaissances dans le domaine de sécurité, la santé ainsi la prévention des risques professionnels ;
- Nous voulons étudier et analyser ce thème « Identification et évaluation des risques de l'activité de la manutention » au sein de l'EPB.

1.2. Les raisons subjectifs

- La préparation pour la vie professionnelle ;
- Connaitre la gestion des entreprises et la dynamique sociale.

2. Objectifs d'étude du thème

Notre recherche a pour objectif de :

- Déterminer la source des accidents du travail et leur conséquences sur les travailleurs ;
- Déterminer la catégorie du personnel de la manutention le plus touché par les accidents de travail au sein de l'entreprise pour savoir quels sont les moyens à mettre en place pour éviter la récurrence de ces derniers et trouver des pistes d'améliorations pour les réduire.
- Détecter le rôle de la formation en hygiène et sécurité pour réduire les accidents ;
- Connaitre les différents acteurs de prévention au sein de l'entreprise ;

- Connaître les interventions de l'entreprise en cas d'accident et la prise en charge de ces derniers ;
- Voir la relation entre certaines variables (telles que la sécurité, hygiène et conditions de travail) et les accidents de travail ;
- Démontrer le coté positif et négatif de la vie professionnelle.

3. « pré-enquête »

Avant de passer à la problématique et hypothèses nous avons menés une « **pré-enquête** » sur l'activité de manutention portuaire et son ouvrier (docker)

➤ **Ce qui concerne l'activité**

1. Type de manutention : nous avons deux types de manutention

- a) la manutention musculaire (manuelle)
- b) la manutention mécaniques qui se réalise par l'intermédiaire d'un engin

2. Les principes de base de la manutention : il existe trois catégories de principes

1) principe de sécurité :

- superposition des centres de gravité poids-corps
- fixation de la colonne vertébrale
- recherche des appuis
- orientation et mobilité des pieds
- action des jambes

2) principe d'économie d'effort :

- rapidité de passage sous le poids
- direction de la poussée de la charge
- utilisation du poids du corps
- rythme de l'effort

3) principe de sécurité physique :

- superposition verticale des centres de gravité pour soulever

3. les risques de la manutention :

- Des maladies graves causées par des produits et matériaux manipulés lors du chargement et du déchargement des navires sur le port
- La fatigue, les douleurs et la pathologie de l'appareil locomoteur
- Les affections du bas du dos et des épaules et plus accessoirement des membres
- Les accidents du travail
- Des accidents cardio-vasculaires si la manutention manuelles est très intense
- La monotonie et la démotivation des travailleurs si l'activité se limite à la manutention manuelle
- Un risque accru d'accident ou d'altération de la santé en cas d'exposition conjointe aux manutentions manuelles à une contrainte de temps à une charge mentale ou aux vibrations (chauffeur, livreurs...)

➤ ce qui concerne l'ouvrier

D'abord, nous avons 03 catégories dans l'activité de la manutention ; cadres, maîtrise, exécution.

La catégorie d'agents d'exécution c'est les ouvriers manutentionnaire portuaire (dockers).

1) Nous avons deux types de dockers :

- a) L'OM : ouvrier manutentionnaire (simple), il travaille sur le quai et dans le navire
Son évolution est : L'OMS (conducteur)
- b) L'OMS : ouvrier manutentionnaire spécialisé (savoir faire) ? c'est celui qui conduit la grue du navire (les moyens de bord)
Son évolution est : Chef d'équipe Dockers, Chef de Quai puis Chef de Bateau

2) la famille de dockers par degré et leurs tâches :

- a) Chef de Bordée Manutentionnaire :

Il a pour tâche de :

- Superviser les opérations de manutention ;

- Assurer la communication entre le bord et les différentes structures ;
- Etablir les comptes rendus journaliers de l'activité de manutention ;
- Préparer les bons de commande de matériel de manutention ;
- Contrôler et coordonner l'activité de l'ensemble des agents du service ;
- Assurer l'écoute client et le traitement des réclamations ;
- Informer la hiérarchie de tout événement majeur survenu ;
- Coordonner les opérations entre les différentes structures ;
- Procéder aux passations de consignes strictes à chaque fin de shift.

b) chef de quai : il est responsable des navires, étudie le cargo-plan des navires de son secteur.

Il a pour tâches de :

- Assister à l'ouverture des cales de navires avec le chef pointeur ;
- Vérifier la conformité des moyens de manutention ;
- Coordonner les opérations de manutention dans son secteur ;
- Veiller au respect des règles de sécurité ;
- Responsable de l'atteinte des normes de rendements ;
- Signer le time-sheet avec le bord ;
- Informer la hiérarchie de toute anomalie constatée ;
- Procéder aux passations de consignes strictes à chaque fin de shift ;
- Prendre en compte les consignes laissées par son collègue pendant le shift précédent.

c) Chef de bateau : il est responsable de chargement et de déchargement des navires et l'atteinte des normes de rendements

Il a pour tâches de :

- Prendre en charge les instructions du chef de quai et commandant de bord ;
- Coordonner l'ensemble des opérations à bord du navire et à terre ;
- Signer les arrêts avec le bord et remet les bons d'arrêts au chef section suivi traitement navires ;
- Informer la hiérarchie de toute anomalie constatée ;

- Signaler toute anomalie constatée au chef de quai et au pointeur (navires).

d) Chef d'équipe dockers : (contremaitre)

Il a pour tâches de ;

- Coordonner et diriger l'ensemble des opérations de manutention effectuées par ses dockers ;
- Veiller à la sécurité des hommes, des marchandises et des moyens utilisés ;
- Responsable de l'atteinte des normes de rendements ;
- Signaler toute anomalie constatée au chef de bateau ;
- Responsable de la propreté des fonds de cales du navire et de la zone de manutention.

e) Docker : charger et décharger la marchandise

Il a pour tâches de ;

- Exécuter toutes les opérations de manutention des marchandises aux navires ;
- Assurer les saisissages, le désaisissage et l'arrimage des marchandises ;
- Assurer les opérations de balayage des cales des navires ;
- Responsable de l'élingage et du désélingage des marchandises à terre et à bord des navires ;
- Responsable du trop plein des camions (homme de trappe).

3) Principales missions : (en général)

- Assurer des opérations de chargement et de déchargement des marchandises, à bord des navires, des magasins et des terres pleines.

4) Principales activités :

- Réaliser ces opérations manuellement ou à l'aide d'engins spéciaux de manutention : l'utilisation d'un ordinateur pour la gestion des manipulations et de traiter le déchargement de marchandise (désarrimage ; enlèvement du bois de fardage ; constitution et élingage de palanqués ; rapprochement des marchandises aux carrés des panneaux.
- Traiter le chargement (élingage des colis en accrochage, élingage des panneaux de cale, arrimage de la marchandise, placement du bois de fardage).

5) Accès au métier d'un ouvrier manutentionnaire portuaire (docker) :

- Ce métier est accessible sans diplôme ni expérience professionnelle.

- Les permis poids lourd **C** ou **E**, (**C**) peuvent être requis.
- Un ou plusieurs certificats d'aptitude à la conduite en sécurité conditionné par une aptitude médicale à renouveler périodiquement peut être demandé.

6) Qualité, responsabilités et compétences d'un ouvrier manutentionnaire mécanique :

A) Qualité :

- D'abord il doit avoir l'attestation de conduite.
- L'habilité de la dextérité (aptitude du travail et l'adresse des mains).
- La prudence (prévoir et guetter les accidents).
- L'attention sur le personnel, le matériel et la marchandise.
- Il ne doit pas travailler avec les nerfs excités.
- Il doit garder son sang froid lors d'un accident.
- Il doit connaître et appliquer les consignes de sécurité.
- Il doit refuser toute manœuvre illégale ou un geste de commandement qu'il n'a pas compris.
- Il doit être apte physiquement et moralement.

B) Responsabilités :

- Il est responsable de son travail, de sa personne.
- Il doit respecter les consignes de sécurité.
- Il est responsable de l'engin qu'il conduit.
- Il a la responsabilité des personnes travaillant sur sa zone.
- Il est responsable de la marchandise qu'il transporte.

C) Compétences :

- Utilisation d'outils de radiocommunication ;
- Interprétation de signaux ;
- Règles de sécurité portuaire ;
- Maîtriser les gestes et postures de manutention ;
- Organisation et fonctionnement de la zone portuaire (plan de circulation, zone de stockage,..)

- Modalités de chargement, déchargement de marchandise ;
- Règle de sécurité liée aux produits dangereux ;
- Réglementation liée à la conduite d'engin de manutention.

➤ **Nous avons 02 sortes de contrat :**

- **CDI** : contrat a durée indéterminée
- **CDD** : contrat a durée déterminée

4. Problématique et hypothèses

L'entreprise est une unité autonome qui produit des biens et des services marchands¹ et quelque soit sa taille et ses domaines d'activité elle investit dans les moyens matériels et humains car l'homme est l'élément clé de la flexibilité et la principale réserve de la productivité.

Dés lors, La santé et la sécurité deviennent une préoccupation de plus en plus forte des entreprises, car au-delà des impératifs humains et sociaux, ces sujets constituent un enjeu économique et juridique.

Les manquements de ces derniers peuvent être extrêmement coûteux, non seulement en blessures et en pertes ou détérioration du matériel, mais également en pertes de vie.

La sécurité est encore plus d'actualité dans des entreprises portuaires qu'ailleurs car la manutention est une activité dangereuse. Donc, tous les ouvriers doivent, à tout moment, suivre les pratiques et les règles de sécurité conformes à des normes et à des lois nationales (législatives) et internationales et les appliquer avec des soucis de leur propre protection et de celles des équipements très coûteux qu'ils mettent en œuvre.

La manutention, que soit manuelle ; *« fait appel à la force musculaire et aux organes humains en vue d'exécuter le travail nécessaire aux déplacements des objets »*² ou mécanique ; *« fait appel à une force et aux organes mécaniques alimentés par des sources d'énergies diverses électroniques, hydrauliques, pour exécuter le travail nécessaire aux déplacements des objets »*³, est l'une des opérations les plus dangereuses et plus utilisées dans les entreprises. Elle représente la majorité du travail ainsi elle demande des mesures de précaution bien déterminées

¹ Encarta, *Dictionnaire*, 2008

² *Techniques de manutentions*, Entreprise Portuaire de Bejaïa, P. 1

³ Idem, P.1

afin de réduire ces accidents qui ne doivent pas être perçus comme une fatalité mais comme un dysfonctionnement de l'entreprise.

Ces opérations peuvent être faites manuellement ou au moyen de système, installations et équipement mécanisés, automatisé ou non.

Dans tous les cas, les manutentions sont à l'origine de risques professionnels qui se traduisent par des accidents du travail et des maladies professionnelles. Ces risques sont suffisamment importants et les mesures de prévention souvent particulières pour justifier le fait de leur consacrer un chapitre à part.

Nous distinguons habituellement deux modes de manutention :

- Les manutentions manuelles qui demandent l'effort physique d'un ou plusieurs salariés ;
- Les manutentions mécaniques ou mécanisées qui font appel à des équipements de travail et des installations mécanisées, motorisés ou non.

Les risques présentés par ces deux types de manutention sont quelque peu différents et méritent d'être traités séparément même si, dans la réalité quotidienne des entreprises, les manutentions en général font appel simultanément aux deux modes.

L'article R.231-66, du code du travail, définit les manutentions manuelles : « *on entend par manutention manuelle toute opération de transport ou de soutien de charge, dont le levage, la pose, la poussée, la traction, le port ou le déplacement, qui exige l'effort physique d'un ou de plusieurs travailleurs.* »

Cette définition n'implique pas forcément l'usage des mains pour effectuer ces manipulations, malgré l'appellation manuelle. L'usage des bras et des membres inférieurs entre également dans cette catégorie de manipulations et les atteintes dorsolombaires sont tout aussi importantes que celles des mains.

Selon le sociologue Abdel-Halim berretima le monde de travail et risques professionnels est comme suit :

Lorsqu'il s'agit du monde du travail, c'est sur l'accident du travail et la maladie professionnelle que le législateur se penche pour déterminer la reconnaissance du risque professionnel. L'accident du travail, en tant que risque professionnel, n'est pas sans conséquence sur sa présentation et sa représentation socio-juridique chez les victimes. Or, sa prise en charge institutionnelle et social pour indemniser les travailleurs accidentés et pour leur réinsertion socioprofessionnelle dépend de l'implication des acteurs sociaux et juridiques. Il est donc indispensable de s'interroger sur la manière dont est représenté le travailleur accidenté par les professionnels du droit et comment il est protégé par la loi.

La jurisprudence a souvent éprouvé des difficultés certaines à rendre des décisions sur des cas où le droit des victimes et le droit des employeurs interfèrent.

La reconnaissance de l'accident du travail ou de la maladie professionnelle impose parfois l'existence de certaines conditions et des preuves matérielles que les victimes doivent apporter afin de déterminer la responsabilité de l'une des deux parties en conflit (ouvriers/ patronat). La recherche de la responsabilité, au-delà du contexte juridique, multiplie les jugements et inscrit l'accident du travail ou la maladie professionnelle dans un environnement socioprofessionnel où d'autres facteurs de légitimation sont recherchés.

On comprend alors que le rôle des acteurs institutionnels soit complexe et controversé dans l'application des modalités d'indemnisation et de réinsertion socioprofessionnelle des victimes des risques professionnels. Un tel phénomène a d'ailleurs marqué l'histoire de la classe ouvrière depuis 1868, lorsque " l'accident du travail" a été reconnu en tant que problématique dans la politique d'indemnisation des travailleurs accidentés (EWALD, 1996, p.191). Les règles juridiques de l'indemnisation de l'ouvrier accidenté ont découlé d'un dispositif

Datant de 1880 qui permettait à la victime de poursuivre son patron afin de déterminer la responsabilité (EWALD, 1996, p.192).

L'objectivation de la législation fut imposée par loi du 9 avril 1898 qui a renforcé les mesures protégeant les salariés victimes d'un accident du travail.

De la promulgation de cette loi, l'indemnisation de l'accident du travail est indexée sur le salaire de la victime, ce qui a contribué à la concrétisation du statut juridique du salarié (JUFFE, 1980, p.11). Ce dernier est également protégé par la loi du 25 octobre 1919 qui a créé les deux premiers tableaux de maladies professionnelles ainsi que par les lois subséquentes, en particulier celle du 27 janvier 1993 précédée par les lois du 30 octobre 1945 et du 30 octobre 1946 qui ont confié l'indemnisation des salariés victimes d'un accidents du travail à la sécurité social, le salarié étant alors dispensé d'apporter la preuve de la faute de son employeur. C'est pourquoi la représentation de la réalité social du salarié ayant été victime d'un accident du travail ou d'une maladie professionnelle dépendrait du fonctionnement de son environnement professionnel (JUFFE, 1980, p.27).

Cette situation devient alors un facteur d'enjeu entre l'accidenté et son employeur (LERT, 1986, p.21) constitution une contrainte pour la décision institutionnelle des acteurs en charge de sa réparation⁴.

⁴ Abdel-Halim Berretima, *stratification sociale et catégorisation des risques*, la vie entre risque dimension et risque professionnel, Revista pos Cincias Souciais São, luis, V. 5, n. 9/10, jan. / dez. 2008, p.71.

Ce travail a pour but d'identifier et d'évaluer les risques liés aux opérations de manutention dans une entreprise portuaire en adaptant les mesures de protection nécessaires.

La situation des travailleurs algériens avant 1990 été un peu misérables, assez dans des conditions difficiles représenté par les conditions de temps, physiques ou sociales, ou la durée légale de temps de travail. Ce sont des raisons économiques et sociales qui ont introduit cette réduction, de l'autre part les raisons psychologiques et la tension nerveuse résultant des conditions de travail rendaient indispensable par la santé des travailleurs.

En effet, **ERIC VATTEVILLE** a déclaré que le thème des conditions de travail demeure très difficile à cerner en raison de l'extrême diversité des situations des travailleurs car il recouvre l'environnement physique, le cadre de travail, hygiène et sécurité, l'aménagement du poste de travail et même la communication et la dépendance hiérarchique.

De plus, **HENRI FAYOL** a donné une place pour le facteur de sécurité et il a mis l'accent sur les conditions du travail dans les entreprises et l'importance de leur amélioration.

Les accidents de travail et les maladies professionnelles à partir des années 1970 au niveau national se manifestent dans de nombreuses déclarations des accidents enregistrés dans la présentation de l'ensemble des éléments chiffrés de différents tableaux statistiques.

Ajoutant que, **MÜÑOZ Jorge** déclare que l'accident de travail reste un sujet de recherche assez complexe dans la mesure où il est difficile de prendre de recul par rapport à l'horreur que l'accident provoque⁵. D'autres travaux considèrent l'accident de travail comme un dysfonctionnement du « système d'entreprise » alors que **JUFFE Michel** considère que c'est l'organisation même du travail qui génère les accidents de travail⁶.

Suite au taux élevé des accidents de travail et les maladies professionnelles, les autorités concernées doivent réagir en donnant des solutions d'un côté et de l'autre côté les travailleurs doivent se comporter en toute responsabilité et conscience car les mauvaises conditions engendrent des conséquences négatives, alors l'entreprise y est elle-même obligée de rendre le milieu de travail confortable et moins dangereux pour contribuer à un meilleur rendement.

L'amélioration des conditions de travail et la prise en charge de l'homme est devenue l'une des premières préoccupations dans le monde de travail, donc aujourd'hui les entreprises s'orientent vers le développement des ressources humaines car l'amélioration des conditions de travail couvre une grande importance pour le bien de travailleur et celui de l'entreprise elle-même.

Selon **CITEAU Jean-Pierre** les actions d'amélioration des conditions de travail ne sont plus considérées comme une fin en elle-même. Elles sont d'avantage envisagées comme mesures

⁵ Jorge, MÜÑOZ, *Accident du travail*, Les puits, Paris, 2002, P13

⁶ Ibid. P15

d'accompagnement à la structuration d'activités ou à l'introduction de nouvelles technologies. « A travers cette évolution plus récente, on perçoit mieux aujourd'hui la dichotomie, sous-jacente à toute action sur les conditions de travail, entre la recherche de gains de productivité, grâce notamment à une plus grande souplesse de l'appareil productif, et celle des effets sur le « bien être » des salariés⁷ ».

Cependant, la prise en compte des conditions de vie au travail ne s'agit plus seulement de s'intéresser aux problèmes de sécurité et de l'organisation du travail mais à l'environnement de travail tout entier, car l'amélioration est de développer une meilleure protection des salariés contre les risques d'accident de travail car se dernier est le facteur qui démontre que le salarié vie des problèmes, des insatisfactions et des risques dans le travail. De plus il est la source essentielle dans le traitement et à l'aide des méthodes actuelles d'analyse des données- permet aux entreprises de faire une meilleure prévention.

Conscient de l'importance des problèmes posés par les risques professionnels, les pouvoirs publics ont mis en place une législation et une organisation concernant la prévention et la réparation des préjudices causés par les accidents et les maladies professionnelles.

A cet effet, on compte déterminer la réalité des conditions de travail existant dans le milieu professionnel dans une entreprise publique algérienne et plus précisément celle de la DMA (direction manutention et acconage) de L'EPB, ainsi de montrer les techniques de prévention qu'elle applique contre les risques professionnels.

Nous avons deux concepts clés qui englobent les dangers de l'activité de la manutention qui sont comme suit :

Accident : « est un événement imprévu malheureux ou dommageable »⁸.

Incident : « événement, le plus souvent fâcheux, qui survient au cours d'une action, d'une opération, etc., et peut la perturber »⁹.

Delà, notre problématique consiste à savoir :

- Quels sont les risques et dangers liés aux activités de la manutention ?
- Quels sont les principaux facteurs des accidents du travail ?
- Quels sont les moyens adéquats pour éviter ces accidents et les réduire ?
- Quelles sont les maladies fréquentes chez les dockers ?

⁷ Jean Pierre, CITEAU, *La gestion des ressources humaines*, 2^{ème} édition, Arnaud coulin, Paris, 1994-2002, P167

⁸ Dictionnaire du français, *Le Petit Larousse Illustré*, sous la direction de Philippe Merlet, Paris, P 52

⁹ Ibid, P 572

Les hypothèses :

« L'hypothèse est une réponse supposée à la question de recherche. Autrement dit, c'est une réponse provisoire à la question de départ »¹⁰.

« L'hypothèse est une proposition de réponse à la question posée, Elle tend à formuler une relation entre des faits significatifs, même plus ou moins précise, elle aide à sélectionner les faits observés »¹¹.

A cet effet, pour répondre à ces interrogations, nous avons suggéré les hypothèses suivantes :

- La méconnaissance des activités portuaires et les risques sont à l'origine de la majorité des accidents de travail.
- La sensibilisation en matière d'hygiène, santé et sécurité peuvent réduire le taux des accidents de travail.
- Le manque d'adaptation avec les techniques de travail favorise l'existence des mauvaises postures, ce qui provoque des situations de lombalgies chez les dockers.

4. Définition des concepts clés

Les méthodologues généralement concèdent absolument que les concepts sont des éléments indispensables à toute recherche, le concept en tant qu'outil, fournit non seulement un point de départ mais également un moyen de désigner par abstraction, d'imaginer ce qui n'est pas directement perceptible.

« En sciences sociales le concept est un moyen de désigner par abstraction, d'imaginer ce qui n'est pas directement perceptible. Le concept remplit également ces fonctions : organiser, guider, désigner, prévoir. Mais alors que, dans les sciences physiques et naturelles, le concept obéit aux nécessités de l'uniformité de la mesure et de la quantification, en science social, on heurte à une question de vocabulaire »¹²

Donc il est utile de présenter quelques concepts liés à notre thème, pour éviter toutes ambiguïtés dans la compréhension.

¹⁰ Angers, MAURICE, *Initiation à la méthodologie des sciences humaines*, éd Casbah Université, 1996, P 102

¹¹ Madeleine, GRAWITZ, *Méthodes des sciences sociales*, 11 éditions, Dalloz, 2001, P 398

¹² Ibid, P 385

Activités portuaires :

Elles représentent les intérêts des armateurs et accomplissent en leurs noms, les formalités nécessaires à l'accostage et à l'appareillage des navires.

Elles procèdent également à la délivrance des marchandises embarquées ou débarquées à travers l'établissement des bulletins d'embarquement ou des bons délivrés à l'issue de l'échange des connaissements présentés par les opérateurs importateurs.

L'organe maritime procède à la correction des manifestes s'il y a lieu, assure le transport de l'équipage du navire à l'hôpital en cas de maladie et doit résoudre tous les problèmes auxquels le navire serait confronté au Port de Cotonou.¹³

Risque :

« Le risque peut être défini comme l'éventualité d'un événement futur, susceptible de causer généralement un dommage, une altération ; c'est donc la probabilité de l'existence d'une situation dangereuse pouvant conduire à un événement grave, par exemple un accidents ou une maladie. »¹⁴

Le risque s'agit d'introduire la notion de probabilité, il est maintenant assez largement considéré comme : *« un événement dommageable futur et de réalisation incertaine »* ; autrement dit conséquence néfaste est envisagée pour quelqu'un ou quelque chose avec une probabilité plus ou moins grande de réalisation, est une gravité variable des conséquences¹⁵.

Risque professionnel :

« Tout risque ayant pour origine l'activité professionnelle, c'est-à-dire le travail rémunéré, indispensable pour vivre de nos jours. Tout phénomène, tout événement qui apparaît en milieu de travail et qui présente un danger pour l'homme est appelé risque professionnel »¹⁶.

¹³ www.memoireonline.com/10/10/3963/m_Facilitation-des-operations-portuaires-au-port-de-Cotonou2.html, 10/05/2013.13H00.

¹⁴ Nichan, MARGOSSIAN, *Guide pratique des risques professionnels*, Dunod, Paris, P 1

¹⁵ Jean Pierre, JULY, *Evaluer les risques professionnels*, AFNOR, France, 2003, P 14-15

¹⁶ Nichan MARGOSSIAN, P 02, op. Cit

Accident de travail :

- Est considéré comme accident de travail quelque soit la cause- l'accident survenu par le fait ou l'occasion du travail à toute personne salariée ou travaillant à quelque titre ou en quelque lien qui ce soit, pour un ou plusieurs employeurs ou chefs d'entreprise¹⁷.
- L'accident de travail apparaît, de point de vue des victimes, comme un drame, une situation de crise¹⁸.
- L'accident de travail constitue une situation de « rupture », un événement brutal qui remet tout en cause ou, pour le moins, changer radicalement la situation de l'employeur et du salarié¹⁹.
- Un accident de travail est un dommage causé à tout travailleur sur son lieu de travail ou durant les trajets nécessaires pour l'exercice du travail. Il peut entraîner une incapacité temporaire ou provisoire, une incapacité permanente, ou même le décès²⁰.

▪ La définition opérationnelle de concept accident de travail :

Un accident de travail est un évènement malheureux qui advient par hasard et engendre une blessure au travailleur.

Hygiène, santé et sécurité :

Les préoccupations d'Hygiène, de Sécurité et d'Environnement sont très souvent indissociables les unes des autres. L'audit Hygiène Sécurité Environnement (HSE) peut-être considéré comme une première étape de recherche d'amélioration dans l'entreprise ou la collectivité : il va permettre d'établir un état des lieux qui sera confronté aux réglementations (conformité réglementaire) avant toute prise de décision. Il s'avère nécessaire dans le cadre d'une demande spécifique de l'administration, de diagnostic avant démarrage d'une démarche de certification, ou de la recherche par un groupe industriel d'une gestion homogène.²¹

¹⁷ Nichan MARGOSSIAN, P 011, op. Cit

¹⁸ Jorge, MÚÑOZ, *Accident de travail*, Les purs, 2002, P 13

¹⁹ Ibid. P 13

²⁰ Syndicat, *Microsoft Encarta*, Microsoft Corporation, 2008

²¹ www.dictionnaireenvironnement.com/hygiene_securite_environnement_hse_ID2364.html,09/05/2013.11h56.

Autres définitions :

Identification des risques et dangers : c'est la première étape de l'analyse des risques, l'identification des risques doit se faire sur tous les lieux d'activités, pour tout type d'activité et pour tous les modes de fonctionnement, Après un examen général consiste à la première étape est la vérification de l'état de fonctionnement des organes de sécurité, tels que les outils utilisés par l'entreprise, des systèmes de défense incendie, des systèmes d'extraction des fumées, de la conformité électrique...etc.²².

Identifier un risque sera donc le traduire et le décrire selon les trois approches :

- L'approche technique : elle va identifier des dangers, au sens (produits, radiation, source sonore...), ou des facteurs de risques (sols glissants, manque de luminosité, espaces réduits...);
- L'approche médicale : elle va alerter sur l'apparition de pathologie dans certains secteurs, sur la présence de signes de fatigue chronique, sur des plaintes au sujet d'une posture, d'un horaire...);
- L'approche du travail : elle développera les conditions dans lesquelles certains agents sont exposés au bruit, au travail sur écran, à l'usage d'un produit, etc.

Identifier et décrire le risque c'est mettre en lien ces trois sources d'information afin d'avoir un énoncé cohérent du risque précisant d'une part ses origines, la nature des facteurs, d'autre part les conditions dans lesquelles les salariés y sont exposés et enfin les effets enregistrés ou présumés possibles, les signes précurseurs « infra pathologiques »²³.

Évaluation des risques : comme le nom l'indique, il s'agit d'un processus permettant d'évaluer les risques pour garantir la sécurité et la santé des salariés sur leur lieu de travail. Cependant, il faut faire la différence entre les termes « analyse des risques », où il s'agit simplement de « dépister » les risques, et « évaluation des risques », évaluation qui permet de classer les risques selon un degré d'importance. L'évaluation des risques est un examen systématique de tous les aspects du travail.

Elle sert à établir :

- Les causes potentielles d'accidents (et /ou de blessures) ou de maladies ;
- Les possibilités d'élimination de dangers ;
- Les mesures de prévention ou de protection à mettre en place pour maîtriser les risques.

²² Institut national spécialisé de la formation professionnelle, identification des risques et dangers, EL HADJAR (ANNABA), 2008, p03

²³ Michel, BERTHET et Anne-Marie, GAUTIER, *L'expression aux risques professionnels*, éd Liaisons, 2000, p44

Lorsqu'un risque a pu être identifié, la première chose à faire est de voir si ce risque peut être éliminé, si une élimination du risque s'avère impossible, le risque devra être, c'est-à-dire réduit à un minimum et gardé sous contrôle²⁴.

Docker : le docker est un ouvrier portuaire. Employé au chargement et déchargement des navires arrivant au port

Les conditions de travail

Les conditions de travail désignent d'une manière générale l'environnement dans lequel les employés vivent dans leur lieu de travail, elle comprend la pénibilité et les risques de travail effectués ainsi que l'environnement de travail (bruit, chaleur, expositions à des substances toxiques...etc.²⁵.

Les conditions de travail est une notion qui recouvre les conditions physiques (charges physiques et mentales, nuisances et sécurité) et les contraintes technologiques de l'organisation²⁶.

H.SVALL définit les conditions de travail à partir d'un système comprenant les différentes composantes en interaction :

Les conditions intrinsèques du travail qui sont liées aux structures et aux processus mis en œuvre dans la réalisation d'un travail particulier.

Les conditions extrinsèques du travail qui sont associées à des positions statutaires, la relation de salarié à son travail et l'environnement global du travail²⁷

La définition opérationnelle de concept de condition de travail :

D'après la définition adoptée nous pouvons définir le concept de condition du travail du comme étant un ensemble de règles et de facteurs physiques, organisationnels et sociaux qui déterminent la conduite des travailleurs dans l'entreprise.

²⁴ www.aaa.lu/publication/pas-a-pas-vers-levaluation-et-la-gestion-des-risques/ p 10, date 24/04/13, 11h47

²⁵ http://www.wikipedid.org/wiki/condition_du_travail/

²⁶ Jean Marie, PERETTI, *Dictionnaire des ressources humaines*, Verbert, P 62

²⁷ Henri, MANE, *Dictionnaire de question vocabulaire*, concepts et outils, éd Economica, 1998

Danger : un danger est une propriété ou une capacité d'un objet, d'une personne, d'un processus pouvant entraîner des conséquences néfastes, aussi appelés dommages. Un danger est donc une source possible d'accident²⁸

Maladies professionnelles : *les maladies professionnelles résultent d'une exposition plus ou moins prolongée à des nuisances ou à un risque existant lors de l'exercice habituel de la profession. Par exemple, l'exposition répétée à un bruit industriel peut être à l'origine d'une surdité professionnelle irréversible*²⁹.

La définition opérationnelle de concept maladie professionnelle :

Les maladies professionnelles sont souvent celles qui sont engendrées par le poste de travail à travers l'exercice du salarié à son activité professionnelle ou par l'environnement de travail qu'il entoure.

La sécurité :

La sécurité est considérée comme une situation ou un état d'absence de danger. Il est révélateur que ce terme soit défini comme un manque, comme si le normal était la présence de danger³⁰.

La définition opérationnelle de concept sécurité :

La sécurité est l'action qui consiste à protéger et d'empêcher quelqu'un ou quelque chose d'exposer aux risques ou à un danger quelconque.

La sécurité c'est la protection des travailleurs contre toute atteinte physique agressive et contre les accidents du travail.

La prévention

*« Nous confondons souvent la prévention avec la sécurité, elle n'est pas un état mais une démarche consistant à empêcher la réalité du dommage redouté »*³¹

*« Si la sécurité est un état, la prévention est une démarche qui consistera à empêcher la réalisation d'un dommage »*³².

²⁸ www.aaa.lu/publication/pas-a-pas-vers-levaluation-et-la-gestion-des-risques/ p 05, date, 24/04/13 à 11h40

²⁹ Bruno, ANSELME et Françoise, Albasini, *Les risques professionnels*, éd Nathan, 1998, p 4

³⁰ JULY, Jean Pierre, *Evaluer les risques professionnels*, AFNOR, France, 2003, P11

³¹ Ibid, P12

Définition opérationnelle de concept prévention :

La prévention des risques professionnels consiste à prendre les mesures nécessaires pour préserver la santé et la sécurité des travailleurs dans le cadre du droit du travail et du dialogue social, soit par la formation des travailleurs soit par l'information contre les risques, autrement dit elle désigne les façons de se protéger, ce que vous devez faire en cas d'accident, et les substances dangereuses.

La sensibilisation : est l'instruction périodiquement prodiguée aux personnes habilitées ou susceptible d'être habilitées et destinées à leur faire prendre conscience des enjeux de la protection du secret de la défense nationale, des sanctions judiciaires et administratives encourues et de la nécessité d'appliquer les mesures de sécurité prescrite.³³

« La sensibilisation va permettre de faire passer des messages capables d'influer sur les comportements des individus »³⁴

1. la méthode de recherche

Avant d'entamer les modalités de recueil de l'information, une démarche de recherche au préalable se met en place. Quelque soit l'objectif d'une recherche, la valeur des résultats dépend de celle des méthodes mise en oeuvre, alors chaque thème exige une méthode à suivre car celle-ci sert « de garder la route, éclairer mais ne décide pas de la route à prendre³⁵

L'utilisation d'une méthode de recherche est indispensable dans chaque recherche scientifique, elle permet de découvrir l'aspect de la réalité que le chercheur doit suivre pour mener à bien sa recherche.

Chaque recherche scientifique doit être réalisée en suivant une méthode précise car chaque étude demande des étapes méthodologiques qui correspondent à la nature des informations demandées. En réalité il n'existe pas une méthode unique dans la recherche car il ya plusieurs méthode qui se différent selon la différenciation des sujets traités par chaque chercheur, ce qui a engendrait la diversité des moyens utilisés pour la réalisation de la recherche, en effet la

³² Jean Pierre, JULY, *Evaluer les risques professionnels*, AFNOR, France, 2003, P20

³³ <http://www.marche-public.fr/terminologie/entrer/sensibilisation.htm>

³⁴ Jean Pierre, JULY, Op.Cit P28

³⁵ Jean Claude, COMBESSIC, *La méthode en sociologie*, Ed Casbah, Alger, 1998, p9.

méthodologie est définie selon M. Angers comme étant : « un ensemble de méthodes et de techniques qui orientent l'élaboration d'une recherche et qui guident la démarche scientifique »³⁶.

Autrement dit :

Pour pouvoir analyser nos hypothèses, afin de les confirmer ou infirmer, nous avons utilisé une méthode et une technique adéquate pour rassembler des informations et de mesurer le phénomène étudié. Afin d'arriver à des résultats objectifs qu'on veut atteindre qu'impose les chercheurs de suivre tel ou tel méthode ou des techniques adéquates aux questions de départ.

La méthode est un ensemble des opérations et des règles sur les quelles s'appuie le chercheur pour arriver à des résultats scientifiques. Et pour cela, nous avons opté vers la méthode quantitative qui est défini comme : « ensemble de procédure pour qualifier des phénomènes qui visent d'abord à mesurer le phénomène à l'étude, la plupart des chercheurs en science humaine utilisé la mesure il en est aussi quand on fait usage d'indices, de taux, de moyens en plus généralement d'outils que fournit la statistique ou bien elle vise à mesurer le phénomène d'étude l'ensemble de procédure pour mesurer les phénomènes »³⁷.

2. Choix de la technique

D'après **Madeline Grawitz** la technique la technique est : « un ensemble de procédures opératoires rigoureuse, bien définies transmissibles susceptibles d'être appliqués à nouveau les même conditions adoptées au genre de problème et de phénomène en cause »³⁸.

Pour **Maurice Angers** « les techniques représentent un ensembles de procédés et d'instrument d'investigation utilisés méthodologiquement »³⁹

- **La phase de préparation de l'enquête :**

Durant cette phase qui s'est déroulée au mois de mars, où nous nous sommes attelés à effectuer quelques visites d'imprégnation du terrain, où nous nous sommes présentés de sollicité les responsables de l'entreprise de DMA pour nous faciliter la tâche de réalisation de l'enquête et prendre connaissance des éventuelles difficultés du terrain, et de faire passer certains questionnaires jugés intéressants pour parachever aussi bien notre technique de collecte des informations que la problématique de recherche.

- **La phase de pré-enquête :**

³⁶ Angers, MAURICE, *Initiation pratique à la méthode des sciences humaines*, éd Casbah, Alger 1997, P 367

³⁷ Ibid. P 60

³⁸ Madeleine, GRAWITZ, *Méthodologie des sciences sociales*, 11 éditions, Dalloz, Paris, 2001, P 352

³⁹ Angers, MAURICE, P 66, op. Cit

C'est la deuxième phase de notre enquête qui nous a permis de nous familiariser avec notre objet d'étude.

Dans cette période nous avons procédé à l'observation de l'environnement interne de l'entreprise (observer les mouvements des employeurs à l'intérieur. Voir le processus de chargement et de déchargement des marchandises au cours duquel les employés sont exposés au danger), nous avons réalisé des entretiens avec le responsable des ressources humaines pour obtenir des informations concernant l'organisme de la DMA et son fonctionnement, et durant ses visites nous avons eu un ensemble d'informations concernant l'organisme et ses fonctions, son organigramme et ses objectifs. Ainsi nous avons dégagé notre questionnaire.

« **L'observation** est une technique directe d'investigation scientifique qui permet d'observer un groupe de façon non directive pour faire habituellement un prélèvement qualitatif en vue de comprendre des attitudes et des comportements ». ⁴⁰

- **La phase de déroulement de l'enquête :**

Cette phase s'est déroulée du 15 mars jusqu'au 30 avril 2013, on se qui concernent les jours ils nous ont délivrés tout les jours de la semaine parce que les dockers travaillent par chift et pour les horaires nous commençons a 9h, en effet pour réaliser notre recherche nous étions obligés de sortir sur terrain et de distribuer le questionnaire pour chaque travailleur.

- **Le questionnaire :**

Durant notre enquête nous avons opté pour la technique du questionnaire afin de collecter des données qui nous seront utiles après les avoir classées, analysées et interprétées pour vérifier les hypothèses construites au départ.

Le questionnaire est l'un des étapes les plus important dans la réussite de la recherche, c'est un mode d'investigation et sans doute l'instrument le plus connu et plus influe dans le domaine des sciences humaines. Il est : une interrogation globale composée d'un ensemble de question posée à des interrogations sélectionnées.

Selon **Raymond Boudon** le questionnaire est défini comme : « *une série de questions que l'on pose à un informateur et peuvent concerner ses opinions, ses représentations, ses croyances ou divers renseignements factuels sur lui même ou sur son environnement* » ⁴¹.

⁴⁰ Angers, MAURICE, initiation pratique à la méthodologie des sciences humaines, édition Casbah, Alger, 1977, p 130

⁴¹ Raymond et Autres, BOUDON, *Dictionnaire de sociologie*, Edition Bord, Canada, 1994, P 190

Le rôle de questionnaire : le questionnaire est le moyen de communication essentiel entre l'enquêteur et l'enquêté. Il est outil par lequel le double but de l'interview doit être atteint : d'une part motiver, incité l'enquêté a parler, d'autre part obtenir des informations adéquates pour l'enquêteur. Le questionnaire doit traduire l'objectif de la recherche en question et susciter chez les sujets interrogés des réponses sincères et susceptibles d'être analysées en fonction de l'objet de l'enquête. En d'autres termes : la question posée en fonction d'un but donné, doit susciter une réponse en relation avec le but pour suivi et traduire fidèlement l'attitude de l'enquête. On attend de celui-ci qu'il puisse et veuille répondre et qu'il le fasse clairement.⁴²

Ce questionnaire a pour fonction principale de donner à la recherche une extension plus grande et de vérifier statistiquement jusqu'à que les points sont généralisable ces informations et les hypothèses préalablement constituées.

Notre questionnaire se compose de **18** questions réparties en six parties que se soit ouverte, fermée ou semi-ouvertes, ainsi il est de type administré directe.

1^{ère} partie : concerne les données personnelles des ouvriers manutentionnaires portuaire

2^{ème} partie : concerne les accidents de travail et maladies professionnelles

3^{ème} partie : concerne les conditions de travail

4^{ème} partie : concerne les moyens préventifs

5^{ème} partie : concerne la formation

6^{ème} partie : concerne la motivation

Afin de dépouiller nos questionnaires et traiter nos résultats, nous avons utilisé le logiciel **SPHINX** qui nous a beaucoup aider surtout dans le traitement des données et les tableaux croisés.

• **Le SPHINX :** est un logiciel d'enquête et d'analyse des données. Il permet de vous assister dans chacun des quatre grandes étapes de réalisation d'une enquête (hors phase de collecte) :

- La réalisation du questionnaire.
- La saisie des réponses.

⁴² Madeleine, GRAWITZ Méthode des sciences social, 11eme édition, Ed Dalloz, Paris,2001,p676

- Les traitements quantitatifs des données et l'analyse des données qualitatives.
- La rédaction du rapport d'étude.

3. Echantillon de l'étude

L'échantillon désigne l'ensemble des personnes à interroger, et extrait d'une population plus large appelée population mère ou population de référence et selon Loubet : « *c'est la partie de l'univers qui sera effectivement étudiée et qui permettra extrapolation de connaître la totalité ; les caractéristiques de la totalité de l'univers* »⁴³.

Notre population d'étude touche la catégorie d'agents d'exécutions de la **DMA** de **L'EPB** qui se compose d'une population mère de **596** salariés qui sont repartis comme suit :

- 03 Chefs de bordée
- 05 Chefs de quai
- 30 Chef de bateau
- 38 Chef d'équipe dockers
- 520 Dockers

Le choix de l'échantillon s'est fait d'une manière probabiliste, type, aléatoire simple, Car nous avons choisi au hasard les personnes qui doivent répondre à notre questionnaire. (La population mère est très large)

La technique « *probabiliste parfois ces procédés de technique random, ce terme anglais signifiant hasard. En effet, dans ces procédés, le choix des unités constituant l'échantillon est un choix aléatoire, un choix au hasard* ».⁴⁴

Le type aléatoire pur (simple), « *ce sont des procédés dans lesquels le choix de l'échantillon est fondé uniquement sur le hasard* ».⁴⁵

⁴³ Jean Louis, LOUBET BELBAYLE, *Initiation aux méthodes des sciences sociales*, éd l'Harmattan, Paris, 2000, P 61

⁴⁴ Jean-Louis Loubet del Bayle. *Idem*, 1998, p 65

⁴⁵ Jean-Louis Loubet del Bayle. *Ibedem*, 1998, p 65

4. les opportunités de l'étude

Il n'existe pas un travail sans avantages et sans difficultés, pour cela nous allons présenter les points ci-dessous qui résument les privilèges d'un mémoire avec une étude pratique et les problèmes rencontrés.

Les opportunités

- L'accueil chaleureux de la part du personnel de L'EPB et la DMA ;
- La disponibilité de la promotrice dans l'entreprise et qui n'a pas cessé de nous aider et de nous donner le maximum d'idées et d'informations voulues ;
- Le mémoire nous a permis d'approfondir nos connaissances théoriques en générale et dans le domaine de l'étude en particulier et de les concrétiser ;
- Découvrir le terrain dont on a appris une certaine expérience. (savoir communiquer avec les gens,...).

5. Les obstacles rencontrés

Dans toute étude de terrain, le chercheur confronte de sa recherche, et durant notre recherche nous avons rencontré les problèmes suivants :

- La durée de la prise des livres qui est de 15 jours et qui est insuffisante pour bien exploiter les livres ;
- La difficulté de trouver un terrain de recherche ;
- Le manque d'expérience sur le terrain ;
- Le problème de langage chez les dockers qui est dû à leur faible niveau d'instruction sauf les chefs de bordée ;
- Le manque des ouvrages qui traitent ce sujet ainsi que les études antérieures ;
- Notre période de stage coïncide à celle des examens de 1^{ère} EMD ce qui a entraîné une lenteur dans le recueil des informations ;
- La délimitation de la période de stage 45 jours ;
- Nous avons le problème de chifft, c'est difficile de trouver un ouvrier libre

06h-13h

19h-01h

13h-19h

01h-07h

6. Le cadre référentiel

D'après CHRISTAIAN THUDEROZ « l'entreprise est une réalité social, non un concept sociologique, en sciences sociales, l'entreprise possède mille visages. C'est un système de règle, le lieu d'une action collective ». « Pour l'économiste, c'est un lieu de circulation des biens, ou s'agence une combinaison productive entre les facteurs de travail et du capital ». ⁴⁶

Pour le gestionnaire « c'est là où se définissent des stratégies en fonction d'opportunités ou de contraintes de marché ». ⁴⁷

La sociologie des risques

Depuis le début des années 80, les études consacrées aux risques se sont multipliées, l'ouvrage de P.Peretti-Watel en propose un tour d'horizon.

L'auteur s'intéresse aux approches sociologique des « événements dommageables » (menaces, dangers) tels qu'ils sont perçus par les individus.

Premier constat : le risque est une construction sociale. Ainsi, il n'ya rien de commun entre la façon dont un bureau gère son rapport au risque de façon adverse et aveugle et celle de l'entrepreneur, pour qui le risque constitue, dans l'univers mouvant du marché, une véritable opportunité d'enrichissement. Si l'on compare les craintes de la domination qui angoissaient l'homme du moyen Age à l'invention du risque social moderne (accident de travail, chômage, risque écologique), on note que, d'un point de vue historique également la notion a beaucoup évolué.

Des risques nouveaux (globaux, irréversibles, invisibles) ont vu le jour au cours de ces dernières décennies : la crise de la vache folle en est un exemple.

Second constat : la conscience des risques n'est pas réductible à un simple pari rationnel. En témoigne, par exemple, la perception différenciée des risques (cancer, chômage, nucléaire) par les adolescents : le sexe, l'âge et la filière scolaire influencent les indicateurs de gravité et de fréquence perçues ainsi que de crainte déclarée, mais rarement en revanche la structure des interactions entre ces trois composantes. Autre résultat intéressant : les individus les moins exposés aux risques d'agression et de cambriolage sont souvent les plus tourmentés par l'insécurité !

⁴⁶ BOYER ANDRE et HIRIGOYEN. G et autres. *Panorama de la gestion : marketing, production, finances, ressources humaines, stratégies*, Ed. CHIHAB, Alger, 1997. P 25.

⁴⁷ MARY. J. H, *théorie des organisations*, Ed. DC BOECK, paris, 2000, p 44.

Dernier constat de l'auteur : dans la société contemporaine, les individus tendent à nier certains risques pourtant réels et omniprésents. Ainsi, les statistiques officielles de la mortalité routière ont-elles peu d'impact sur les perceptions de nombreux conducteurs.

Lors qu'on les interroge, ces derniers donnent de « bonnes raisons » de ne pas respecter les règles au motif que la fatalité statistique ne concernerait qu'un homme moyen au quel tout le monde se sent supérieur. Comme l'illustre d'abondance le présent ouvrage, parmi les faits sociaux qui ont gagné récemment leurs lettres de noblesse au sein du champ d'étude des sciences humaines, le risque occupe donc désormais une place de choix.⁴⁸

⁴⁸ www.sciences humaines.com/ sociologie – du-risque - Fr.1152, html. 25 /05/2013. 23H

Chapitre II : sécurité dans les ports

➤ Section 1 : évaluation des risques professionnels

Depuis 1991, il existe une obligation légale pour l'employeur d'évaluer les risques professionnels. Réactivées en 2001 par le décret sur le « document unique », elle doit déboucher sur une meilleure prévention des accidents de travail et des maladies professionnelles.

Liés aux conditions générales de travail, les risques professionnels font peser sur les salariés la menace d'une altération de leur santé qui se traduit par une maladie ou un accident. Il appartient à l'employeur de supprimer ou de réduire ces risques afin d'assurer la sécurité des salariés et de protéger leur santé physique et mentale. Pour ce faire, il doit prendre les mesures appropriées et les mettre en œuvre conformément aux principes généraux de prévention énumérés par le code du travail. Compte tenu de la nature de l'activité exercée, il doit ainsi évaluer les risques professionnels, consigner les résultats dans un document unique et mettre en œuvre des actions de prévention. Il est également tenu à une obligation générale d'information et de formation à la sécurité.

Selon **July (Jean-Pierre)** les risques professionnels ; sont susceptibles d'entraîner des accidents du travail, des maladies professionnelles ou des atteintes plus insidieuses à l'équilibre de la santé¹.

1. L'importance de l'évaluation des risques

L'évaluation des risques n'est pas un sujet nouveau, mais une obligation légale introduite dans la législation luxembourgeoise en 1994, puis intégrée dans le « code du travail ».

Une évaluation des risques est une enquête systématique de tous les risques liés aux postes de travail, aux équipements de travail et aux salariés.

L'évaluation des risques est aussi un outil pour l'employeur, afin que ce dernier puisse garantir la sécurité et la santé des salariés sur leurs postes de travail.

Extrait art. L .312-1 :

¹ Jean Pierre, JULY, *Evaluer les risques professionnels*, AFNOR, France, 2003, P 01

« L'employeur est obligé d'assurer la sécurité et la santé des salariés dans tous les aspects liés au travail »²

Le paragraphe 03 du chapitre prescription générales des règlements de prévention de l'assurance accident dispose :

*« L'employeur doit, pour prévenir les accidents, veiller à ce que les lieux de travail, les équipements de travail, l'instruction de service soient conformes aux exigences des règlements de prévention s'appliquant aux activités de son exploitation. Si une installation présente une défectuosité et si de ce fait les assurés sont exposés à des dangers ne pouvant être prévenus, l'installation doit être arrêtée. »*³

L'évaluation des risques est le processus consistant à évaluer les risques pesant sur la sécurité et la santé des salariés du fait des dangers présents sur le lieu de travail.

L'évaluation des risques est la première étape du processus de gestion des risques qui permet de faire comprendre aux personnes concernées, employeur et salariés, quelles sont les mesures à prendre afin d'améliorer la sécurité et la santé sur le lieu de travail.

Si une évaluation des risques n'a pas été réalisée, un processus convenable de gestion des risques ne pourra être mis en place et les mesures appropriées de prévention ne pourront être adoptées.

De plus, les mesures de prévention mises en place suite à une évaluation des risques peuvent servir à diminuer les coûts engendrés par les accidents et les maladies professionnelles. S'y ajoute qu'une évaluation des risques appropriée s'avérera avantageuse pour les entreprises, Vu que les coûts engendrés par les accidents et les maladies seront diminués, de même que le taux d'absence pour cause de maladies. Des salariés en bonne santé sont plus productifs et efficace et peuvent ainsi mieux contribuer à la compétitivité des entreprises.

L'évaluation des risques mène donc aussi à une meilleure organisation de l'entreprise, ce qui signifie un gain de productivité et une augmentation de la qualité⁴.

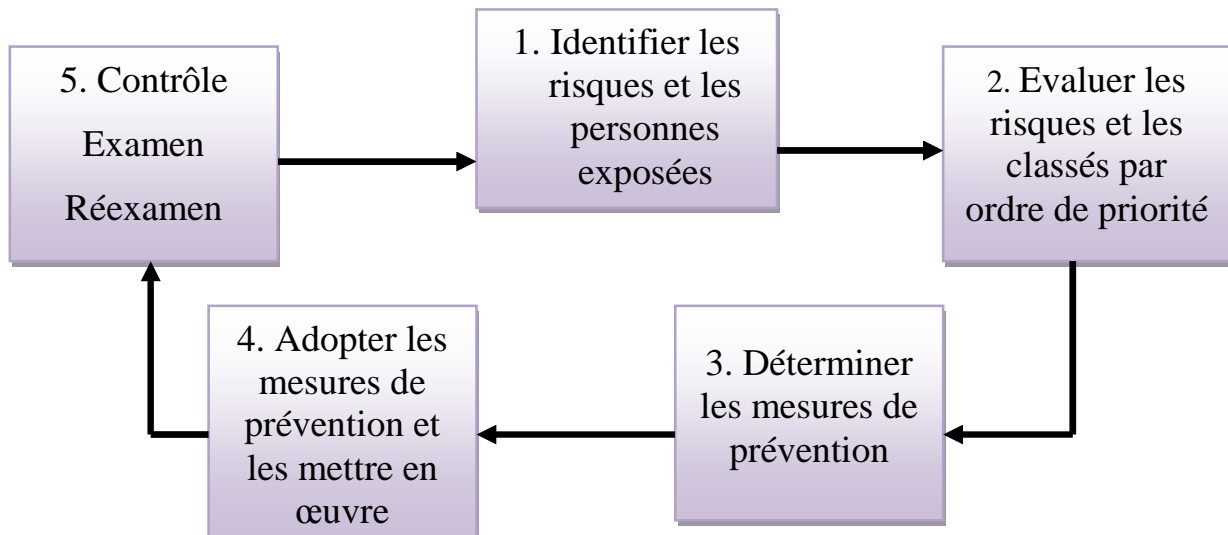
² www.aaa.lu/publication/pas-a-pas-vers-levaluation-et-la-gestion-des-risques/.pp 10-11,date 24/04/13, 13h43

³ Idem. pp 10-11,date 24/04/13, 13h43

⁴ www.aaa.lu/publication/pas-a-pas-vers-levaluation-et-la-gestion-des-risques/.pp 10-11,date 24/04/13, 13h43

Le but de l'évaluation des risques est d'éliminer, d'écarter ou du moins de diminuer les risques existants et de déterminer les mesures indispensables afin de garantir la sécurité et la santé des salariés sur leurs postes de travail.

2. L'évaluation des risques en 05 étapes



Etape 1 : identification des risques et des personnes exposées

Cette étape consiste à dépister sur le lieu de travail les sources possibles d'accidents et à identifier les personnes qui peuvent être exposées.

Il faut donc se rendre sur le lieu de travail et y repérer les éléments pouvant engendrer un dommage, car aussi longtemps qu'un danger n'est pas repéré, le risque y afférent ne pourra être ni analysé, ni géré.

De plus, pour chacun des dangers, il faut identifier les personnes menacées. Il ne suffit pas d'identifier les personnes directement exposées au danger, mais également celles qui sont indirectement exposées.

Outre les personnes actives sur un lieu de travail, il faut également considérer les groupes de personnes pouvant entrer en contact quelconque avec le danger, comme par exemple les salariés d'un autre secteur devant passer par ce lieu de travail ou encore les personnes faisant partie de l'équipe de nettoyage, etc.

S'y ajoutent des groupes de personnes plus susceptibles d'être menacés, tels que les jeunes travailleurs, les travailleurs intérimaires sans formation spécifique, les travailleurs handicapés, les femmes enceintes et allaitantes, les salariés convalescents, etc.

Etape 2 : évaluer les risques et les classer par ordre de priorité

Dans cette deuxième étape, on évalue les risques liés à chaque danger. On vérifie donc à quel niveau le salarié est exposé au danger. Il faut évaluer dans quelle mesure le danger peut provoquer un accident ou une maladie, le niveau de gravité de cet accident ou de cette maladie et la fréquence à laquelle les salariés y sont exposés.

Une évaluation des risques s'avérera toujours difficile car elle est toujours sujette à une interprétation subjective qui peut mener soit à une surestimation, soit à une sous-estimation du risque.

Pour remédier à la subjectivité d'une analyse individuelle, nous pouvons recourir à différentes méthodes ou stratégies ou encore faire effectuer l'analyse par un travail en groupe. (cf.ci-après méthodes de l'évaluation des risques : méthodes KINNEY, HEEPO, CHECK LIST...)

Etape 3 : déterminer les mesures de prévention

La troisième étape consiste à déterminer les mesures afin d'éliminer les risques ou, au moins, à les maîtriser. Il faut pouvoir déterminer si un risque peut être éliminé complètement ou dans le cas contraire mettre en place des mesures de façon à le contenir et s'assurer qu'il ne compromet pas la sécurité et la santé des salariés.

Il faut également tenir compte du fait que les risques détectés peuvent s'additionner ou combiner leurs effets. Il est important de prendre en compte le résultat de l'évaluation des risques et de classer les mesures par ordre de priorité, de manière à appliquer en premier lieu les mesures de prévention qui sont les plus efficaces.

Les principes généraux sont :

1. Eviter / écarter le risque ;
2. S'adapter au progrès technique ;
3. Améliorer le niveau de protection.

Important : les mesures de prévention ne doivent en aucun cas avoir pour effet le déplacement du risque ou la création d'un nouveau risque.

Etape 4 : Adopter les mesures les mesures de prévention et les mettre en œuvre

La quatrième étape consiste à mettre en œuvre les mesures de prévention déterminées auparavant.

Il va de soi que toutes les mesures ne pourront être en œuvre simultanément : il faut donc établir un ordre de priorité en tenant compte de la gravité du risque et de ses conséquences.

Il faut aussi déterminer les personnes pouvant s'occuper de la mise en œuvre, le temps que cela va prendre et déterminer un délai de mise en œuvre.

Parmi les mesures à réaliser, nous pouvons ainsi distinguer :

1. Les mesures applicables de suite et à moindre frais ;
2. Les mesures provisoires à mettre en place en attendant les mesures applicables à plus long terme et plus coûteuses ;
3. Les mesures applicables à terme et représentant des frais plus élevés.

Pour l'application de certaines mesures, une planification et un certain budget sont à prévoir au préalable.

Etape 5 : contrôle – examen – réexamen et enregistrement

Après que les mesures de prévention aient été mises en œuvre, il faut contrôler si elles ont été exécutées et si les délais d'exécution des mesures ont été respectés.

Il s'agit non seulement de vérifier si les risques ont pu être éliminés ou écartés entièrement ou s'ils ont pu être diminués de façon à pouvoir les maîtriser mais aussi si aucun nouveau risque n'a été créé suite à l'application des mesures.

De plus, il est recommandé de réaliser régulièrement une nouvelle évaluation des risques, afin de déterminer si les risques ont bien pu être éliminés définitivement ou si d'autres risques sont apparus depuis la dernière évaluation.

Il est indispensable d'effectuer à nouveau une évaluation des risques chaque fois qu'il y a eu un changement dans l'entreprise. Ce changement peut se situer au niveau organisationnel, au niveau du personnel ou être de nature technique. Il peut s'agir, par exemple, de la création d'un nouveau poste de travail, l'engagement de nouveaux salariés, l'installation d'une nouvelle machine, l'introduction d'un nouveau procédé ou l'introduction d'un nouveau produit.

Finalement, avoir enregistré l'évaluation des risques est toujours avantageux lors des contrôles et des examens. Un bon enregistrement peut servir en tant que :

- Base pour réexamens et les évaluations des risques à venir ;
- Preuve destinée aux organismes de contrôle ;

- Information à transmettre aux personnes concernées.

Afin de bien servir de base des évaluations futures, il est recommandé que l'enregistrement contienne :

- Les noms et fonctions des personnes effectuant les contrôles et examens ;
- La date du contrôle ;
- Les risques qui ont pu être dépistés ;
- Les groupes de personnes pouvant être menacés par les risques dépistés ;
- Les mesures de prévention mises en œuvre ;
- Les informations concernant des contrôles et examens futurs ;
- Les informations concernant la participation des travailleurs dans l'évaluation des risques⁵.

3. Evaluation de quelques risques professionnels :

❖ La manutention manuelle :

La manutention manuelle de charge est à l'origine de fréquents d'accidents de la colonne vertébrale, souvent dus à des postures incorrectes. Elle peut aussi engendrer des contusions, des écrasements, des chutes,...etc.

1- Evaluer les risques :

La manutention manuelle (soulèvement, transport, ou dépose de charge) peut présenter un risque dans les cas suivants :

- La charge est très lourde ou très grande.
- La charge est encombrante ou difficile à saisir.
- L'effort physique pour la manutention ne peut être réalisé que par un mouvement de torsion du tronc.
- Le sol est inégal, instable ou glissant pour les chaussures que porte l'agent.
- L'emplacement ou le milieu du travail ne permettent pas la manutention dans une bonne posture.
- Les efforts physiques sollicitant notamment les rachis, sont trop fréquents ou trop prolongés.
- Les distances d'élévations, d'abaissements ou de transport sont très grandes.
- La période de repos ou de récupération est insuffisante.
- Les connaissances ou la formation sont insuffisantes ou inappropriées.

⁵ www.aaa.lu/publication/pas-a-pas-vers-levaluation-et-la-gestion-des-risques/.pp 12-16,date 24/04/13, 13h51

2- Prévenir les risques :

L'employeur doit prendre des mesures d'organisation appropriées ou utiliser les moyens adéquats, et notamment les équipements mécaniques, afin d'éviter le recours à la manutention manuelle de charge.

Lorsque la manutention manuelle ne peut être évitée, le poste de travail doit être organisé de façon à réduire les risques. Cela consiste à :

- Utiliser en particulier des aides mécaniques ou des accessoires de préhension.
- Réduire l'intensité des activités de manutention en limitant les charges transportées.
- Réduire les mouvements fatiguant et améliorer son environnement de travail :
 - Adapter les mouvements employés pour déplacer les objets (éviter les torsions, de se pencher,...)
 - Aménager les lieux de travail (réduire les distances de déplacements, ajuster la hauteur du plan de travail, assurer un bon éclairage,...)
 - Allouer plus de temps aux tâches de manutention répétitives et prévoir des temps de récupération musculaire.
- Informer les agents : les agents dont l'activité comporte des manutentions manuelles doivent recevoir obligatoirement une information sur les risques encourus.⁶

❖ La manutention mécanique :

La manutention mécanique fait appel à l'utilisation d'engins de levage (chariot élévateurs, palan, poulie, pont roulant,...)

Elle peut être à l'origine des chutes, de heurtes ou d'écrasements de personne.

1- Evaluer les risques :

Les causes les plus fréquentes des accidents graves impliquant l'utilisation de ces équipements sont :

- La surcharge des appareils de levage.
- Des équipements de levage non appropriés, mal utilisés ou en mauvaise état.
- Les mouvements non contrôlés des charges.
- La présence des personnes sous ou sur la charge.
- La proximité de personne lors de manœuvres.

⁶ Prévention des risques professionnels, manuel pour les personnels des établissements d'enseignement supérieur, p 24

2- Prévenir les risques :

Il faut toujours veiller à ce que les équipements utilisés soient conformes aux normes en vigueur, contrôler périodiquement et à la charge qu'ils doivent soulever.

Les conducteurs d'engins de levage, de chariots automoteurs doivent être titulaires d'une autorisation de conduites délivrées par le chef d'établissement après :

- Un examen d'aptitude médicale réalisé par le médecin de prévention.
- Un contrôle de connaissance et du savoir-faire du conducteur pour la conduite en sécurité.
- Une connaissance des lieux et des instructions à respecter sur les sites d'utilisation.
- La zone d'évolution doit être matérialisée et la circulation sous les charges doit être interdite, le port d'équipements de protection individuelle est obligatoire.

3- Contrôles et vérifications périodiques réglementaires des appareils de levage, leurs références réglementaires et leurs périodicités.⁷

4. Les facteurs des risques professionnels

Un facteur de risque est un élément qui peut révéler le danger et entraîner la survenue du risque. Le facteur du risque augmente la probabilité du dommage, c'est-à-dire celle de la concrétisation du risque. Il ya :

- Facteur technique : normes de sécurité des machines, ergonomies du poste de travail, toxicité des produits utilisés, ventilation et éclairage des locaux, signalisation et balisage des zones à risques,...etc.
- Facteur humains : information, formation et expérience des travailleurs, respect des consignes de sécurité,...etc.
- Facteurs organisationnels : méthodes de management, exigences de productivité et de qualité,...etc.

Les facteurs de risques sont collectifs (ils concernent tout les travailleurs exposés) ou individuels (aspects comportementaux ou médicaux, comme l'acuité visuelle, la sensibilité allergique,...etc).

⁷Prévention des risques professionnels, manuel pour les personnels des établissements d'enseignement supérieur, p 27

5. Les différents types de risques

risques	Exemples
Risques de chute	
1. chute de plain-pied	Sol glissant, dénivélé, trou au sol, objets stockés sur les zones de circulation...
2. Chute de hauteur	Escalier non sécurisé, travail en hauteur (supérieur à 1 m), utilisation d'échafaudage, risque de collision de la tête avec des outils...
3. effondrements et chute d'objets	Produits emmagasinés en hauteur (au dessus de l'épaule), pièces en équilibre, travail au dessus d'équipements de levage comme les grues et ponts roulants...
Risques ergonomiques	
1. manutention manuelle	Port de charges lourdes plusieurs fois dans la journée, port de charge sur de longues distances, angles extrêmes pris par les membres pour la manipulation des produits,...
2. risque lié à l'ergonomie des postes (entraînant des TMS, lombalgies, troubles visuels...)	Hauteur des espaces de travail non adapté, éclairage insuffisant, angles extrêmes subis par le corps de l'opérateur pour réaliser sa tâche, travail debout, travail de précision entraînant un rapprochement excessif de l'œil par rapport à la tâche...
	Risque mécanique
1. utilisation de machines et outils manutention mécanique	Risque liés à l'utilisation d'engins motorisés, automatisés, vibrations pouvant entraîner des pathologies des membres supérieures (utilisation d'outils pneumatiques...), manque de formation pour la conduite des engins de transport et levage, bouton d'arrêt d'urgence absents, outils tranchants, presses, ponts roulants, machines non consignées lors des interventions...
Risque routier	
1. circulation dans l'entreprise	Aire de circulation des engins non distinctes des aires piétonnes, sens de la circulation non définie, encombrement des allées, issues de secours suffisante et accessible (à tous les étages, portes anti-panique, accès dégagés,...)...
Risque lié à l'ambiance physique de travail	
1. risque et nuisance liés au bruit	Utilisation de machines bruyantes dont le niveau sonore dépasse 85 dB (A), utilisation d'outils à percussion (marteau par exemple). Le bruit peut provenir du fonctionnement de la machine elle-même

	(moteur,...) ou de son utilisation (découpe d'une pièce métallique...)
2. risque lié à la température	En hiver, les locaux de travail doivent être chauffés ou, le cas échéant, un endroit doit être mis à disposition des salariés afin qu'il puisse prendre leur pause dans un endroit chauffé Travail en ambiance thermique extrême (fourneaux, chambres froides...).
Risque toxique	
1. produit chimiques, vapeurs, poussière, déchets	Exposition des salariés, même de façon épisodique, à des produits chimiques réputés dangereux, utilisation de produits étiquetés (inflammables, toxiques, corrosifs, irritants, explosif, pollution...), plomb, mercure,...fiches de données sécurité non consultables, pas de système d'extraction des fumées, vapeurs, pas de mise à disposition d'équipements de protection individuels (gants, casques,...), exposition aux poussières...
2. risque de projections	Projection de produits présentant un risque pour la santé ou pour l'environnement (copeaux de toute nature, liquide en fission, poussières...
3. risque biologiques	Lésionnelles, maladies infectieuses, contact avec des malades, enfant, personnes âgées...
Risque majeure	
1. incendie	Utilisation d'outils de soudure par points chauds ou de quelconque outil pouvant générer une quantité suffisante de chaleur à proximité de produits combustibles, produits inflammables non répertoriés ou stockés de façon aléatoire dans l'entreprise...
2. explosion	Risque d'explosion de gaz, de poussières, citernes contenant des hydrocarbures, atmosphères explosives...
Risques électrique	
1. risque électrique	Personnel non habilités intervenant sur les installations électriques, non-conformité des installations électriques, mauvais état des

	conducteurs électriques, machines non consignées lors des interventions, machines non équipées de système permettant leur isolation du réseau électrique (pas de sectionneur), pas d'éclairage de secours en cas de panne...
Risques psychologique	
1. stress	Horaires de nuit, cadences de travail trop importantes, charge mentale importante, pas de pause, travailleurs sociaux...

6. La gestion des risques

La gestion des risques est l'un des composantes fondamentales de la réussite d'une entreprise, que ce soit en terme économique ou environnement.

Gérer un risque est un processus itératif fondé sur l'analyse des risques, étape qui permet d'identifier et de réaliser une première évaluation des risques, afin d'identifier de la manière la plus exhaustive possible les risques liés à l'exploitation d'installations industrielles, les principaux acteurs de la gestion des risques (industriels, militaires, universitaire, autorités compétentes) ont développé depuis une quarantaine d'année des outils systématiques d'analyse⁸.

➤ Section 2 : accidents de travail

« Est considéré comme accident du travail, quelle qu'en soit la cause, l'accident survenu par le fait ou à l'occasion du travail à toute personne salariée ou travaillant à quelque titre ou en quelque lieu que ce soit, pour un ou plusieurs employeurs ou chef d'entreprise »⁹. Les recherches ergonomique montrent qu'un accident n'a pas une cause unique, il est le résultat d'une mauvaise combinaison de nombreux facteurs tel que : la formation des salariés, conception de matériel et de l'environnement, information insuffisante des opérateurs sur la conception etc.

L'accident est à la fois, un symptôme et la conséquence de la dégradation de tout un système.

L'employeur est civilement et pénalement responsable des accidents, le montant des cotisations qu'il verse à la sécurité sociale est fondé de nombre d'accidents qui sont produit dans son entreprise, alors la prévention est le meilleur moyen d'en réduire le nombre, l'employeur peut se faire aider dans cette demande par un ingénieur de sécurité¹⁰.

⁸ Microsoft encarta 2007, sécurité professionnelles, pp10-11

⁹ ANSELME, Bruno et ALBASINI Françoise, *Les risques professionnels*, éd Nathan, 1998, p 4

¹⁰ ANSELME, Bruno et ALBASINI Françoise, *Les risques professionnels*, éd Nathan, 1998, p 4

1. **Les types d'accident de travail** nous distinguons quatre types d'accidents du travail, correspondant chacun à des modes de réparation spécifiques.

- Les accidents du travail sans arrêt qui sont généralement bénins et qui peuvent être soignés sur place, à l'infirmierie de l'entreprise de préférence et qui ne nécessitent que quelques heures de repos ou de soins. Ces accidents ne sont pas à déclarer obligatoirement, mais doivent être consignés sur des registres spéciaux. Il s'agit de petites blessures (coupures, égratignures, chocs et traumatismes bénins), de très légères intoxications et de petites projections de produits agressifs sur la peau occasionnant des brûlures très superficielles.

- Les accidents du travail avec arrêt, de quelques jours à plusieurs mois. Il s'agit d'incapacités temporaire (IT), indemnisées en fonction de la durée de l'arrêt du travail et jusqu'à reprise totale ou partiel du travail. Ce sont des accidents plus graves, nécessitant des soins médicaux ou hospitaliers prolongés et intensifs ainsi qu'un repos de plusieurs jours au moins. Une fracture des os, une entorse, des brûlures importantes mais qui peuvent être soignées sans laisser de séquelles permanentes sont considérées comme des incapacités temporaires et réparées comme telles.

- Les accidents du travail avec incapacité permanente (IP), correspondant à des lésions définitives et des séquelles susceptibles de réduire la capacité de travail.

En fonction de la gravité des dommages corporels, il existe plusieurs taux d'incapacité permanente, se traduisant par des indemnisations (rentes) suivant un barème défini par des textes réglementaires. Un droit coupé, un œil crevé, une jambe déformée, un poumon partiellement abîmé font l'objet d'indemnisation dont les montants sont variables.

- Les accidents du travail mortels avec décès immédiat ou différé, suite à des complications issues d'accidents. Dans ce cas ce sont les ayants droit qui reçoivent les rentes viagères, suivant des règles précises définies par des textes réglementaires. C'est l'employeur de la victime qui doit déclarer l'accident présumé d'origine professionnelle, à charge de vérifier ultérieurement sa recevabilité comme accident du travail.

L'accidentabilité d'une activité ou d'une entreprise est un paramètre important pour la mise en place des mesures de prévention, dont les incitations financière. Ces dernières se traduisent par les cotisations accidents du travail / maladies professionnelles que versent les employeurs à la sécurité sociale, chargée de la gestion de cette branche.

L'accidentabilité est définie par les deux indices et les deux taux suivants.

- L'indice de fréquence :

IF = nombre d'accident avec arrêt * 1000 / nombre de salariés

- Le taux de fréquence :

TF = nombre d'accidents avec arrêt * 1000 000 / nombre d'heures travaillées

- L'indice de gravité :

IG = somme des taux d'incapacité permanentes * 1000 000 / nombre d'heures travaillées

- Le taux de gravité :

TG = nombre de jours arrêté * 1000 / nombre d'heures travaillées

La fréquence des accidents et leur gravité permettent de classer les activités et les entreprises sur le plan des risques professionnelles ainsi que de calculer les cotisations versées par les entreprises.

Les incendies-explosion, conséquence des risques chimiques, sont une variante de ces accidents. La présence de produits combustibles est susceptible, en l'absence de précautions, de donner naissance à des incendies et à des explosions accidentels qui peuvent conduire à des accidents du travail corporels, indépendamment des dégâts matériels.¹¹

2. Principales causes d'accidents

Plusieurs recherches ont été réalisées sur les accidents de travail et qui ont démontrés qu'ils n'ont pas du à une seule cause mais à un ensemble de facteurs qui sont les suivants :

- Le défaut de formation technique ;
- La mauvaise conception des machines ; le non respect de norme de sécurité par les travailleurs qui négligent les règles établies ;
- Le défaut d'organisation générale de travail ;
- Le manque de l'information sur l'état du système ;
- Catachrèse : l'utilisation d'une machine en dehors de ses limites ou de l'usage pour lequel elle est prévue ;
- l'absence de cohérence et de contrôle des activités ;
- l'absence de la gestion des risques.

¹¹ MARGOSSIAN, Nichan, *Guide pratique des risques professionnels*, Dunod, Paris, pp 4-5

3. Principales sources d'accident

- Piqûres (fils d'élingues)
- Coupures (par objet tranchants)
- Ignorance, négligence, manque d'expérience
- Non respect des consignes de manœuvres et de sécurité
- Manipulation des charges très importantes (volumes, poids)
- Manque de visibilité (réduite par : fumée, poussière, éclairage insuffisant, vapeur...etc.
- Chute de charge par la suite d'un mauvais équilibre, ruptures d'élingues (usées ou faible)
- Mouvement de l'appareil pendant les opérations d'entretien
- Organe de sécurité modifiés ou enlevés pour satisfaire à des travaux particuliers
- Incendie provoqué par des déchets, chiffons- gras ou produit inflammable
- Brûlures¹².

Source Accident de travail

Action dangereuses

Facteurs humain

- l'imprudence
- le relancement de l'attention
- la fatigue
- existante
- l'ennui
- l'effort
- l'inaptitude au travail

Conditions dangereuses

facteur matériel

- installation non protégée
- installation mal protégée
- protection individuelle non
- outil et engin en mauvaise état
- matière défectueuse
- facteur d'ambiance impropre

¹² La sécurité au travail, document interne de l'entreprise Portuaire de Bejaïa, fiche 2-4

- la négligence ;
 - l'ignorance ;
 - machines
 - la neutralisation des dispositifs de sécurité
 - l'absence de l'équipement
 - mauvaise utilisation d'un outillage, engin, équipement
 - la plaisanterie et la querelle
 - non respect des consignes de sécurité.
- condition climatique défavorable
 - mauvaise réparation des engins et machines
 - mauvaise organisation du travail

4. Conséquence d'accidents

Un accident de travail peut engendrer plusieurs conséquences que se soit pour le salarié, employé ou pour les organismes sociaux :

1) Conséquences directe :

- Souffrance pour la victime
- Peine de la famille : (chagrin)
- Gêne dans la vie familiale (manque d'argent)
- Répercussions économiques pour l'entreprise et la nation

2) Conséquences pour l'entreprise :

- Ralentissement de la production
- Indice financier (pour la réparation)
- Augmentation des frais médicaux
- Détérioration des installations et de l'ambiance de travail
- Mauvaise réputation pour l'entreprise

3) Conséquence pour le travailleur :

- Souffrance physique (démotiver,...)
- Souffrance morale (choc, peine,...)
- Incapacité (faiblesse, impossibilité, incompétence, insuffisance,...)
- Imputation (critique)

4) Conséquence pour la famille :

- Misère (pauvreté, besoin, malheur,.....)
- Deuil cruel (chagrin, peine, tristesse, désolation, déchirement, manque d'affection,....)
- Souffrance morale (dégout, fatigue, désespérer,.....)
- Manque d'argent pour compléter les besoins de la famille¹³.

¹³ La sécurité au travail, document interne de l'entreprise Portuaire de Bejaïa, fiche 2-3

5. L'analyse des accidents durant les 5 dernières années à l'EPB

L'entreprise portuaire de Bejaia a mis en place des indicateurs de surveillance (nombres d'accident de travail, taux de fréquence, taux de gravité) pour suivre les différentes évolutions des accidents de travail.

Tableau : Statistiques accidents de travail¹⁴

Année	Nombre d'accidents de travail	Taux de fréquence	Taux de gravité
2008	45	27.26%	0.97%
2009	65	35.96%	2.00%
2010	88	37.89%	2.97%
2011	96	33.11%	1.64%
2012	119	45.09%	1.54%

NB :

Le taux de fréquence, défini comme suit :

$$\text{TF} = \frac{\text{Nombre d'accidents avec arrêt de travail} * 10^6}{\text{Nombre d'heures de travail par année}}$$

Le taux de gravité, défini comme suit :

$$\text{TG} = \frac{\text{Nombre de jours d'arrêt} * 10^3}{\text{Nombre d'heures de travail par année}}$$

6. La législation algérienne des accidents de travail :

La législation qui ressort de l'ordonnance 66-183 du juin 1966 s'applique à tous les accidents survenus et les maladies constatées après le 1^{er} avril 1967, dans les professions autres que les professions agricoles¹⁵.

- La loi 78-12 du 05 août 1978 portant statut générale des travailleurs de l'organisme, l'employeur est tenu d'assurer aux travailleurs les conditions, hygiène et sécurité, définit

¹⁴ EPB, *Statistiques Accidents de Travail*, Direction des Ressources Humaines.

¹⁵ Cahier de la sécurité sociale, la Réparation et la prévention des accidents du travail, centre familiale, ben AKnoun, algie, 1978, p144

par la législation en vigueur : cette loi vise la protection de la santé des travailleurs et amélioration des conditions de travail.

- La loi 83-13 de 02 juillet 1983 relative aux accidents de travail et aux maladies professionnelles, elle vise à instituer un régime unique en matière d'accident de travail et maladies professionnelles.
- La loi 85 du 16 février 1985 relative à la protection et à promotion de la santé : elle vise à la protection de la vie de l'homme contre les maladies et les risques ainsi que l'amélioration des conditions de vie et de travail¹⁶.

➤ Section 3 : maladies professionnels

Les maladies professionnelles résultent d'une exposition plus ou moins prolongée à des nuisances ou à un risque existant lors de l'exercice habituel de la profession par exemple, l'exposition répétée à un bruit industriel peut être à l'origine d'une surdité professionnelle irréversible^{*17}

Les nuisances professionnelles engendrant une atteinte à la santé ont de nombreuses origines : physiques, chimiques, biologiques etc.

1. Connaitre et étudier les maladies

Le spécialiste en médecine de travail fort de sa connaissance des risques professionnels et de leurs effets sur la santé peut repérer la maladie à un stade précoce par des examens médicaux périodiques et des examens complémentaires spécifiques.

Le médecin du travail est tenu de déclarer à la CNAS les maladies qui figurent sur la liste des maladies professionnelles ainsi que les autres maladies ayant à son avis un caractère professionnel en vue de l'extension et de la révision de la liste des maladies professionnelles.

¹⁶ Tayeb, BELLOULA, *La Réparation Des Accidents Du Travail et Des Maladies Professionnelles*, Edition DAHLAR, 1993, p80

¹⁷ ANSELME, Bruno, et ALBASINI, Françoise, *Les risques professionnels*, éd Nathan, 1998, p 4

2. Le médecin de travail

La médecine de travail est un service dont doivent bénéficier tous les salariés, il s'agit pour eux de rencontrer un médecin régulièrement afin qu'il évalue leurs états de santé et leur conditions de travail¹⁸.

3. Le rôle de médecin de travail

Selon le code de travail le rôle de médecin de travail est exclusivement préventif, ainsi il doit éviter toute alternation de la santé des travailleurs du fait de leur travail. Dans les fait cela se traduit par :

- Le suivi médical des salariés ;
- Des actions de prévention relatives aux maladies professionnelles et aux accidents de travail ;
- L'amélioration des conditions de travail, d'hygiène et de sécurité.

Pour cela le médecin de travail :

- Etablit un plan d'activité annuel au milieu de travail ;
- Prévoir des études et des visites inopinées sur les lieux de travail ;
- Etablit un dossier médical pour chaque salarié ;
- Préparer une fiche sur les risques professionnels et les personnels qui y sont exposés, qu'il remet au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ;
- Fournit un rapport annuel aux représentants du personnel.

Le médecin de travail qui a un rôle exclusivement préventif, n'a pas pour mission de soigner ni de prescrire des médicaments et il ne délivre pas non plus d'arrêt de travail, ses tâches sont celles de médecin traitant du salarié, que le médecin du travail peut contacter si nécessaire. En revanche, il peut :

- Pratiquer les vaccinations ayant un lieu avec l'activité professionnelle ;
- Il surveille la santé des salariés et d'éviter qu'elle ne se détériore du fait du travail ;
- Il porte également attention aux conditions d'hygiène d'un côté ; et de l'autre côté le médecin du travail est le conseiller de l'employeur en matière d'hygiène, de condition de travail et de prévention¹⁹.

De manière générale le médecin de travail a pour but d'assurer la protection de la santé des travailleurs et de contribuer à une amélioration de leurs conditions de travail.

Pour que le médecin de travail exerce sa mission, il dispose de plus de moyens :

¹⁸ <http://www.cram-alsace-moselle.fr/prevent/generel/orgprv.htm>.

¹⁹ <http://www.cram-alsace-moselle.fr/prevent/generel/orgprv.htm>.

- Un temps de mission défini : permettra au médecin de constater le tiers de son temps à des missions en milieu de travail ;
- Des locaux aménagés et équipés ;
- L'assistance d'une infirmière : le médecin peut être assisté par une ou plusieurs infirmières et une secrétaire médicale recrutée avec son accord ;
- La participation aux réunions du CHSCT « comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail » ;
- Le bien accès lieux de travail ;
- Le bien accès aux documents ;
- La possibilité de recourir à des personnes ou organismes extérieurs.

4. Le stress et ses effets sur la santé

Le phénomène de stress au travail prend de plus en plus d'ampleur à l'échelle de tous les secteurs d'activités. Effectivement, selon une étude européenne, plus de 1/5 de la population souffre des troubles de la santé directement liés au stress au travail. Elles ont par ailleurs des répercussions délétères sur le fonctionnement des entreprises, et elles sont le résultat de : « turnover », journées de travail perdues, démotivation au sein des équipes, conflits entre salariés etc.

Dans certains cas, les situations de stress sont niées ou raccordées à des raisons extrinsèques à l'entreprise telles que la fragilité ou l'inadaptation du salarié à son poste²⁰.

Les effets du stress

Le stress provoque une situation néfaste sur la santé des employés et le bien être de l'organisation car une personne qui travaille dans un environnement professionnel stressé est plus touché par le risque d'avoir des différentes maladies physiques et psychiques qui met sa santé en danger. Dont nous trouvons l'épuisement professionnel. Ce dernier est en quelque sorte une forme de stress qui s'installe sans que nous soyons prêtes et qui entraîne des troubles émotionnels (crise de larme, colère...) ²¹.

Donc, quelqu'un qui souffre d'épuisement professionnel peut avoir de grands problèmes tels que la fatigue physique c'est-à-dire la diminution d'énergie, affaiblissement et

²⁰ <http://www.cram.alsac-moselle.fr/prevent/général/COGATMP>, 26-04-2013

²¹ Christin, BOURNARDE, GRIGOR (Nicolas), MINARD (Jean-Yves), et ROUSSIAU (Nicols), *psychologie sociale Appliquée*, Emploi, Travail et Ressources Humaines, paris, 2004, p337.

ennui. Alors ceux et celles qui souffrent d'épuisement ont souvent une propension aux accidents et aux maladies²².

De même l'épuisement engendre aussi une fatigue mentale, cette dernière est reliée à l'esprit et au fonctionnement cognitif de la personne, elle se caractérise par le développement des attitudes négatives vis-à-vis de soi même, de son travail et de la vie « *les personnes épuisées se sentent incompétentes, inférieures, et incapables* ». Les objectifs vaguement définis, la surcharge de travail, les rapports compliqués avec la hiérarchie et le manque d'autonomie professionnelle peuvent être responsables de stress au travail²³.

5. La prévention du stress

La démarche préventive consiste à diminuer les sources de stress dans l'entreprise en intervenant de façon ciblée sur l'organisation, les rapports sociaux, les conditions de travail etc., dans ce contexte, il faut savoir que la prévention passe par des solutions recherchées.

Pour espérer, supprimer ou diminuer le stress au sein d'une entreprise, il est important de mettre en place des initiatives d'organisation qui soient favorables à la santé des salariés ; intégrer la notion de travail d'équipe, respecter et exploiter les compétences des salariés, céder une marge de manœuvre convenable, faire participer les salariés aux décisions qui les concernent...

²² Loucher, CLAUD, *introduction à la psychologie Du Travail et Des Organisation*, Ed Armand, paris, 2007, p307.

²³ Christin, BOURNARDE, Nicolas, GRIGOR, Jean-Yves, MINARD et ROUSSIAU (nicols), op-cite.p307

Chapitre III : gérer la santé et la sécurité au sein de l'entreprise

La question de la santé et la sécurité des salariés sur les lieux de travail doit s'inscrire parmi les priorités du chef d'entreprise, d'abord et avant tout dans un souci du respect des personnes. Mais aussi, parce que le risque peut « frapper à la porte » et survenir sans crier gare, faisant basculer soudainement la sérénité affichée de l'entreprise dans l'inquiétude ou le drame et dans le dédale des procédures civile et pénale conjuguées... Enfin, une démarche préventive soutenue en la matière ne peut contribuer à l'amélioration de la performance économique et sociale de l'entreprise.

1. Les comportements préventifs à tenir par le chef d'entreprise

Qu'on se le dise : **on ne joue pas avec la sécurité !** Le chef d'entreprise doit s'en convaincre et transmettre ce message à l'ensemble de son personnel via l'encadrement intermédiaire qu'un accident est toujours chose du possible, et qu'il arrive là où on s'y attendait le moins. C'est un travail au quotidien et il doit être géré en collaboration avec le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail ou, à défaut, avec les délégués du personnel, et en étroite relation avec la médecine du travail, si elle entend de son côté vouloir y mettre du sein.

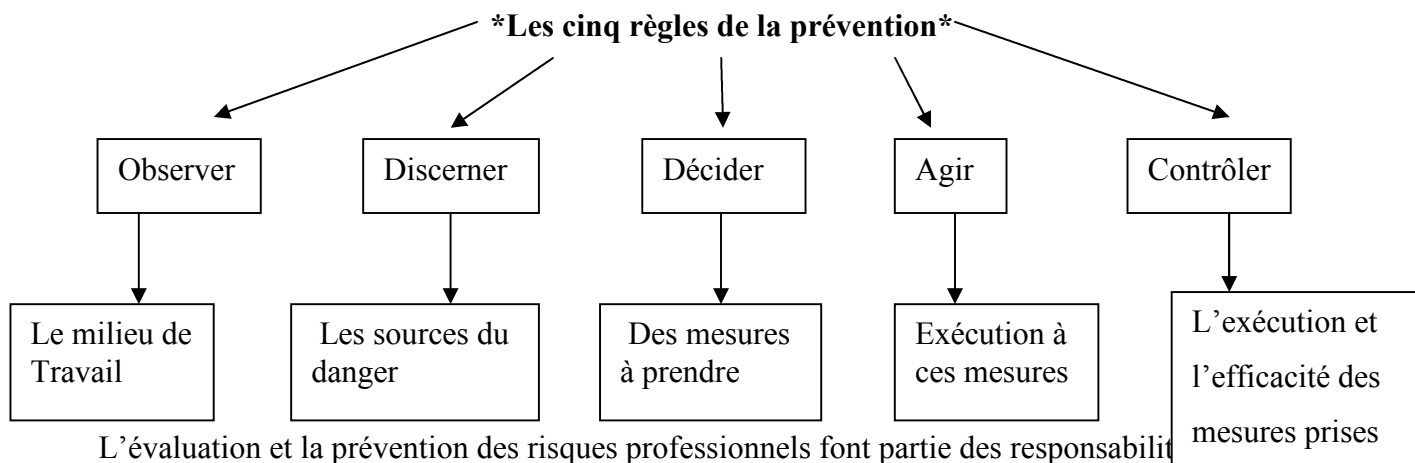
autrement dit : le chef d'entreprise ;

- Il détient le pouvoir et les moyens de déterminer l'organisation du travail, les procédés de fabrication et le choix du matériel.
- Il est responsable de la sécurité des salariés. Il peut, sous certaines conditions, déléguer une partie de ses pouvoirs à un de ses collaborateurs.
- Le chef d'entreprise peut être aidé dans sa tâche par un service qu'il met en place de sa propre initiative : le service de sécurité. Les services de sécurité est un organe à caractère technique qui n'a pas de statut légal : il ne peut ni décharger le chef d'entreprise et la hiérarchie de leur responsabilité en matière de sécurité, ni empiéter sur les prérogatives du CHSCT (comité d'hygiène, de sécurité et de conditions de travail).¹

¹ Anselme, BRUNO et Françoise, ALBASINI, *les risques professionnels*, édition Nathan, 1998, p 148

2. Les cinq règles de la prévention

Source²



L'évaluation et la prévention des risques professionnels font partie des responsabilités de tous les chefs d'entreprise.

La prévention consiste à éliminer les causes majeures d'accident et à contrôler efficacement les paramètres pouvant conduire à un accident et à mettre en place une protection collective et individuelle pour diminuer les risques encourus par les personnes.

3. Le but de la prévention

Le but de la prévention est d'éviter les accidents et, d'une façon plus générale, de lutter contre tout ce qui peut porter atteinte à la santé de l'homme par accident ou par défaut. Elle conduit à l'élaboration de mesures de sécurité collectives et individuelles et d'assurer le suivi de ces mesures³.

4. Le conseil supérieur de la prévention des risques professionnels

C'est un organisme consultatif placé auprès du ministère chargé de travail, il est composé des responsables des organisations professionnelles d'employeurs, des syndicats de salariés, de représentants de l'administration et des personnes qualifiées. Il a pour mission :

- Consulter les projets de lois et de règlement traitant de la prévention des risques professionnels, comme il peut proposer des mesures susceptibles d'améliorer la prévention⁴.

² *La sécurité au travail*, Entreprise Portuaire de Bejaïa, fiche 2-5

³ Bruno, ANSELME et Françoise, Albasini, *Les risques professionnels*, éd Nathan, 1998, p 118.

⁴ Institut national de recherche et de sécurité, *Evaluation Des Risques Professionnels*, 2^{ème} Ed, INRS, Paris, 2002, p 3

5. Les principes généraux de prévention : Ils consistent à :

- Eviter les risques : cela suppose la suppression de la source du risque, ce qui revient à éliminer la nuisance à l'origine de ce risque, cette solution n'est pas toujours possible, soit pour les raisons techniques, soit pour des raisons économiques, ce qui se traduit à l'énoncé des autres principes.

Ainsi, supprimer une machine bruyante, éliminer les prises électriques défectueuses, supprimer des produits dangereux, placer des garde-corps pour supprimer les risques de chute de hauteur sont autant de réalisations respectant ce premier principe.⁵

- Evaluer les risques qui ne peuvent être évités : c'est la suite logique du principe précédent, si un risque ne peut être évité, il ya lieu alors de détecter et d'évaluer le risque existant pour trouver la solution de prévention la mieux adaptée. C'est la phase préliminaire à toute action de prévention. Si la machine bruyante ne peut pas être supprimée, il faut alors évaluer l'importance du niveau sonore et trouver une solution acceptable sur le plan de sécurité.

- Combattre les risques à la source : c'est un principe important, surtout en présence de risque grave. La suppression ou, du moins l'atténuation du risque à la source même, reste la solution pratique la plus fréquemment mise en œuvre avec efficacité et fiabilité.

Les applications pratiques de ce principe sont nombreuses. L'aspiration à la source des pollutions gazeux et des poussières dangereuses, la suppression des zones dangereuses des machines par arrêt des mouvements en cas d'accès, les systèmes antiviraux équipant les marteaux piqueurs.

- adapter le travail à l'homme, en particulier en ce qui concerne la (conception des postes de travail, choix des équipements et des méthodes de travail et de production), en vue de limiter le travail autonome et le travail cadencé et de réduire les effets de ceux-ci sur la santé :

C'est l'approche ergonomique par excellence, le poste de travail et les conditions de travail doivent être conçu et réalisés de façon à offrir aux salariés un maximum du confort et de sécurité.

La prévention des troubles musculosquelettiques lors des travaux de manutention manuelle répétitifs, les sièges de conduite antivirale des engins de chantier sont des mesures qui respectent ce principe introduisant le concept ergonomique dans la prévention des risques professionnels.

⁵ Michel, BERTHET et Marie, GRAUTIER, *l'exposition aux risques professionnels*, édition Anact, paris, p 64.

- tenir compte de l'état d'évolution de la technique ; les techniques évoluent rapidement, de nouveaux risques se font jour par l'apparition de nouveaux produits plus performants ou de technologies plus pointues, les mesures de prévention déjà en place s'avèrent obsolètes.

La prévention suppose des techniques de sécurité, pour les adapter aux nouvelles situations. L'apparition de machines récentes plus rapides nécessite de nouvelles solutions et équipements de sécurité, le développement des liaisons radio demande la mise en place de mesures de prévention inconnues dans le passé par suite d'indifférences possibles.

- remplace ce qui est dangereux par ce qui n'est pas dangereux ou par ce qui est moins dangereux : un principe très important, souvent mis en place dans nombreux domaines, comme l'emploi de produits chimiques dangereux, de machines et d'équipements de travail présentant les dangers pour les salariés. Les nombreuses mesures pour la suppression des différents risques.⁶

- planifier la prévention visant un ensemble cohérent qui intègre dans la prévention technique, l'organisation du travail, les conditions du travail, les relations sociales et l'influence des facteurs ambiants au travail : l'apport de la démarche ergonomique est retenu, avec en plus l'organisation du travail et le concours de différents organismes internes et externes pour améliorer la sécurité et les conditions du travail.

Par exemple : l'organisation du travail est un facteur important dans la démarche préventive pour la suppression des risques due aux manutentions manuelles.

- prendre des mesures de protection collective et leur donner la priorité sur des mesures de protection individuelle : il s'agit également d'un principe fondamental en sécurité. Les mesures de prévention collective, plus efficaces, doivent être mises en place en priorité, les équipements de prévention individuelle ne doivent être utilisés qu'en complément et au cas où la prévention collective s'avère insuffisante ou difficile à réaliser.

Il faut noter également qu'en cas de risques chimiques les équipements de protection individuelle ne protègent que les salariés qui les portent et seulement contre le risque d'intoxication, ils n'ont aucun effet sur la prévention des incendies et des explosions.

- donner des instructions appropriées aux salariés : ce principe est d'une grande importance dans la prévention des risques professionnels, de nombreux accidents de travail et des maladies

⁶ Nichan, MARGOSSIAN, *Guide pratique des risques professionnels*, Dunod, Paris, p 47

professionnelles ont pour origine des erreurs dues à la méconnaissance du fonctionnement des machines et équipements divers, des modes des opérations pour les réactions chimiques.

Il suffit souvent de quelques données, affichées aux postes de travail et une formation même succincte pour supprimer les risques.⁷

La prévention doit également porter sur les agissements de harcèlement moral ou sexuel⁸.

6. Les objectifs et les enjeux de la prévention

La mise en place d'une démarche de prévention à différentes enjeux :

- Un enjeu humain : préserver la santé physique et mentale et assurer la sécurité des agents.
- Un enjeu juridique : satisfaire aux exigences réglementaires, la responsabilité civile ou pénale de la collectivité et / ou de ses représentants peut être engagée lors d'un accident de travail.
 - Un enjeu économique : réduire les coûts directe (répartitions, soins, ...etc.) et indirects (remplacement de la victime, surcharge de travail des présents, baisse de la qualité du service rendu au public) des accidents du travail, et créer un emploi de qualité.
 - Un enjeu managérial : motiver, reconnaître et responsabiliser les agents, instaurer un climat de confiance au sein de la collectivité.⁹

⁷ Ibid, p 48

⁸ <http://www.travail-emploi-santé.gouv.fr/formation-pratique89/fiche-pratique91/santé-condition-de-travail115/>

⁹ Auduberteau Sabrina- Karine Gavino, la prévention des risques professionnels : Hygiène et sécurité au travail, édition afnor, 2003, p 7

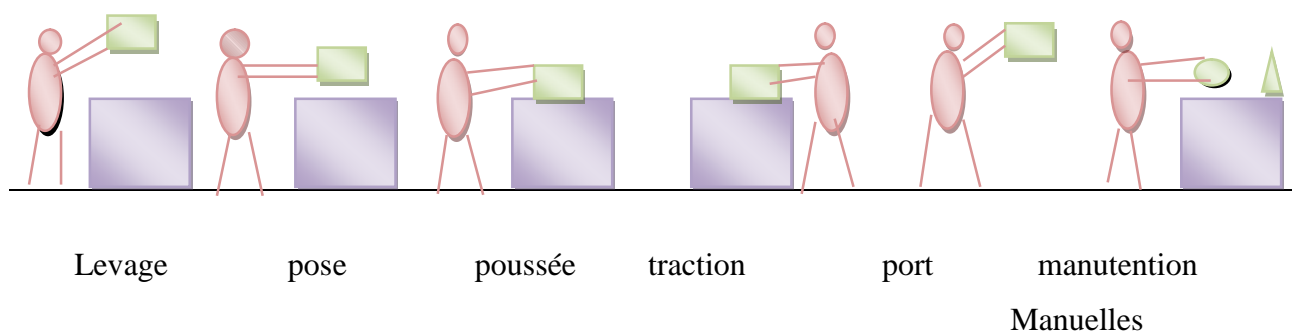
Chapitre IV : présentation de l'organisme d'accueil

Le port de Bejaia joue un rôle très important dans les transactions internationales vu sa place et sa position géographique.

Aujourd'hui, il est classé 2^{ème} port d'Algérie en marchandises générales et 3^{ème} port pétrolier. Il est également le 1^{er} port du bassin méditerranéen certifié ISO 9001.2000 pour l'ensemble de ses prestations, et à avoir ainsi installé un système de management de la qualité. Cela constitue une étape dans le processus d'amélioration continue de ses prestations au grand bénéfice de ses clients. L'Entreprise Portuaire a connu d'autres succès depuis, elle est notamment certifiée à la Norme ISO 14001 :2004 et au référentiel OHSAS 18001 :2007, respectivement pour l'environnement et l'hygiène et sécurité 3 travail.

Ce qui est important, c'est l'indication des opérations de manutention donnée :

- Le levage qui est l'opération qui consiste à monter ou à descendre un objet, autrement dit de charger son niveau et par conséquent son énergie potentielle ;
- La pose qui consiste à mettre au repos, à rendre immobile sur un support stable, l'objet qui a été déplacé ;
- La poussée qui consiste à pousser l'objet pour le déplacer, la force exercée étant dirigée dans le sens du déplacement mais le point d'application étant à l'opposé du déplacement ;
- La traction est l'opération inverse de la poussée ; elle consiste à exercer la force du côté du déplacement ;
- Le port consiste à soulever l'objet et le déplacer ; c'est en quelque sorte la combinaison du levage et du déplacement ;
- Le déplacement, c'est tout simplement le changement de place, de position de l'objet. C'est un terme générique qui englobe toutes les autres manœuvres.

Source : figure 5.1- opérations de manutention¹.

Une autre caractéristique est la fourniture d'un effort physique de la part des travailleurs, même si ces derniers font quelquefois appel à des petits matériels mécaniques comme les outils d'atelier, les brouettes, les chariots à bras, les chariots élévateurs à bras, les crics, les palans, etc. Dans les manutentions manuelles, c'est l'énergie humaine qui seule initie les mouvements de l'objet.

Tout cela pour préciser que les manutentions font appel au travail des muscles, des os et des articulations des différents organes comme les membres supérieurs et inférieurs qui doivent fournir un effort physique plus ou moins grand, pour accomplir les manutentions.

À la longue, il y a fatigue et usure du système musculaire et du squelette, avec apparition de troubles appelés musculosquelettiques qui commencent tous par des douleurs.

En effet, les différentes manœuvres de déplacements nécessitent des mouvements plus ou moins contraignants des os et des articulations, mouvements dus aux muscles et tendons. La répétition de tels mouvements et notamment ceux qui exigent des énergies élevées fatiguent tous ces mécanismes musculosquelettiques et qui, à la longue s'usent et se déforment. C'est là que se trouve l'explication de ces troubles maintenant bien cernés.

Les statistiques montrent un accroissement important des déclarations des troubles dus à ces mouvements répétitifs dans les entreprises et la prise en charge comme maladies professionnelles d'un certain nombre d'entre eux.

La manutention mécanique ; il s'agit de manutention faisant appel à des équipements de travail et des appareils à moteur électrique, mobiles ou non, autre que portatifs.

Les principales familles d'équipement et d'appareils utilisés dans les manutentions mécaniques sont :

- Les chariots de manutention automoteurs à conducteur porté ou non ;
- Les chariots de manutention élévateurs à moteur appelés également engins gerbeurs ;
- Les appareils élévateurs tels que les monte-charge et les ascenseurs ;
- Les appareils de levage tels que les différents types de grues et les nacelles élévatrices.

¹ Nichan MARGOSSIAN, Guide pratique des risques professionnels, Dunod, Paris, P 185

Il est à rappeler que les manutentions mécaniques concernent des petites déplacements d'objet et de produits, soit verticalement (en hauteur), soit horizontalement (ou oblique).

Au niveau des manutentions mécaniques, il existe des opérations manuelles avec leur risques, et des risques spécifiques aux équipements de travail appareil motorisés utilisées qui, en plus des risques mécaniques.

Les chariots automoteurs sont des équipements de travail et doivent donc répondre aux règles de sécurité.²

Historique

Bejaia, une ville, un port,

Au cœur de l'espace méditerranéen, la ville de Bejaia possède de nombreux sites naturels et vestiges historiques datant de plus de 10 000 ans, ainsi que de nombreux sites archéologiques recelant des objets d'origine remontant à l'époque néolithique.

Bejaia joua un grand rôle dans la transmission du savoir dans le bassin méditerranéen, grâce au dynamisme de son port, la sécurité de la région, la bonne politique et les avantages douaniers. Bougie a su attirer beaucoup de puissants marchands.

La Saldae romaine devient un port d'embarquement de blé du grenier de Rome, ce n'est qu'aux XI^{ème} siècle, que Bgaieth, devenue Ennaceria, pris une place très importante dans le monde de l'époque ; le port de Bejaia devient l'un des plus importants de la méditerranée.

La réalisation des ouvrages actuels débuta en 1834, elle fut achevée en 1987. C'est en 1960 qu'a été chargé le premier pétrolier d'Algérie.

Le port de Béjaïa aujourd'hui est réputé mixte ; hydrocarbures et marchandises générales y sont traitées. L'aménagement moderne des superstructures, le développement des infrastructures, l'utilisation de moyens de manutention et de techniques adaptés à l'évolution de la technologie des navires et enfin ses outils de gestion moderne, ont fait évoluer le Port de Béjaïa depuis le milieu des années 1990 pour être classé aujourd'hui second port d'Algérie.

² Nichan, MARGOSSIAN, Guide pratique des risques professionnels, Dunod, Paris, P 173, P 174

Historique de création de l'EPB

Le décret n°82-285 du 14 Août 1982 publié dans le journal officiel n° 33 porta création de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa ; entreprise socialiste à caractère économique ; conformément aux principes de la charte de l'organisation des entreprises, aux dispositions de l'ordonnance n° 71-74 du 16 Novembre 1971 relative à la gestion socialiste des entreprises et les textes pris pour son application à l'endroit des ports maritimes.

L'entreprise, réputée commerçante dans ses relations avec les tiers, fut régie par la législation en vigueur et soumise aux règles édictées par le sus mentionné décret.

Pour accomplir ses missions, l'entreprise est substituée à l'Office National des Ports (ONP), à la Société Nationale de Manutention (SO.NA.MA) et pour partie à la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN).

Elle fut dotée par l'Etat, du patrimoine, des activités, des structures et des moyens détenus par l'ONP, la SO.NA.MA et de l'activité Remorquage, précédemment dévolue à la CNAN, ainsi que des personnels liés à la gestion et au fonctionnement de celles-ci.

En exécution des lois n° 88.01, 88.03 et 88.04 du 02 Janvier 1988 s'inscrivant dans le cadre des réformes économiques et portant sur l'autonomie des entreprises, et suivant les prescriptions des décrets n°88.101 du 16 Mai 1988, n°88.199 du 21 Juin 1988 et n°88.177 du 28 Septembre 1988.

L'Entreprise Portuaire de Béjaïa ; entreprise socialiste ; est transformée en Entreprise Publique Economique, Société par Actions (EPE-SPA) depuis le 15 Février 1989, son capital social fut fixé à Dix millions (10.000.000) de dinars algériens par décision du conseil de la planification n°191/SP/DP du 09 Novembre 1988. Actuellement, le capital social de l'entreprise a été ramené à 1.700.000.000 Da, détenues à 100% par la Société de Gestion des Participations de l'Etat «Ports », par abréviation « SOGEPORTS ».

Situation géographique

Le port de Béjaïa, est délimité par :

- Au nord par la route nationale N°9.
- Au sud par les jetées de fermeture et du large sur une largeur de 2 750m.
- A l'est par la jetée Est.
- A l'ouest par la zone industrielle de Béjaïa.

❖ **Mouillage**

Connue pour être l'une des meilleures de la côte algérienne, la rade de Bejaia offre d'excellentes potentialités en matière de protection et des fonds propices à un bon mouillage, avec des profondeurs allant de 10m à plus de 20m . Abrisée de tous les vents sauf du nord est à l'est, la rade est limitée par une ligne imaginaire s'étendant du Cap Carbon au Cap Aokas. Pour les pétroliers la zone de mouillage est située à l'est du Chemin d'accès.

❖ **Accès au Port**

- La passe principale d'accès est large de 320m et draguée de 10 à 13.5m. Elle est formée par les deux musoirs du jet.
- La passe Abdelkader, large de 110m et draguée à 12m
- La passe de la Casbah, située entre le vieux port et l'arrière port, sa largeur est de 125m et draguée à 12m

❖ **Bassins du Port**

Le Port de Bejaia est constitué de trois bassins :

- Bassins de l'avant Port : Sa superficie est de 75 hectares et ses profondeurs varient entre 10m et 13.5m. L'avant Port est destiné à traiter les navires pétroliers.
- Bassins du vieux Port : Sa superficie est de 26 hectares et ses profondeurs de quai varient entre 6 et 8m.
- Bassins de l'arrière Port : Sa superficie est de 55 hectares et les tirants d'eau varient entre 10m et 12m.

Missions et activités de l'EPB

❖ **Ses Missions**

La gestion, l'exploitation et le développement du domaine portuaire sont les charges essentielles de la gestion de l'EPB, c'est dans le but de promouvoir les échanges extérieurs du pays. Elle se doit d'assumer la police et la sécurité au sein du pays.

Elle est chargée des travaux d'entretien, d'aménagement, de renouvellement et de création d'infrastructures.

L'EPB assure également des prestations à caractère commercial, à savoir ; le remorquage, la manutention et l'acconage.

❖ Ses Activités

Les principales activités de l'entreprise sont :

- L'exploitation de l'outillage et des installations portuaires.
- L'exécution des travaux d'entretien, d'aménagement et de renouvellement de la super structure portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations d'acconage et de manutention portuaire.
- L'exercice du monopole des opérations de remorquage, de pilotage et d'amarrage.
- La police et la sécurité portuaire dans la limite géographique du domaine public portuaire

Description des services :

1- L'acheminement des navires de la rade vers le quai : Dans certains cas exceptionnels, d'arrivée massive en rade, les navires restent en attente dans la zone de mouillage (rade) jusqu'à obtention de l'autorisation de rejoindre un poste à quai. Cette dernière est délivrée après une conférence de placement qui se tient quotidiennement au niveau de la Direction Capitainerie.

L'acheminement des navires se fait par des opérations d'aide à la navigation identifiée par le remorquage, le pilotage et le lamanage.

2- Le remorquage : Il consiste à tirer ou à pousser le navire, pour effectuer les manœuvres d'accostage, de déhalage ou d'appareillage du navire. Il consiste également à effectuer les opérations de convoyage et d'aide dans l'exécution d'autres manœuvres.

3- Le pilotage : Il est assuré de jour comme de nuit par la Direction Capitainerie et est obligatoire à l'entrée et à la sortie du navire. Il consiste à assister le commandant dans la conduite de son navire à l'intérieur du port.

4- Le lamanage : Il consiste à amarrer ou désamarrer le navire de son poste d'accostage.

5- Les opérations de manutention et d'acconage pour les marchandises : elles consistent en :

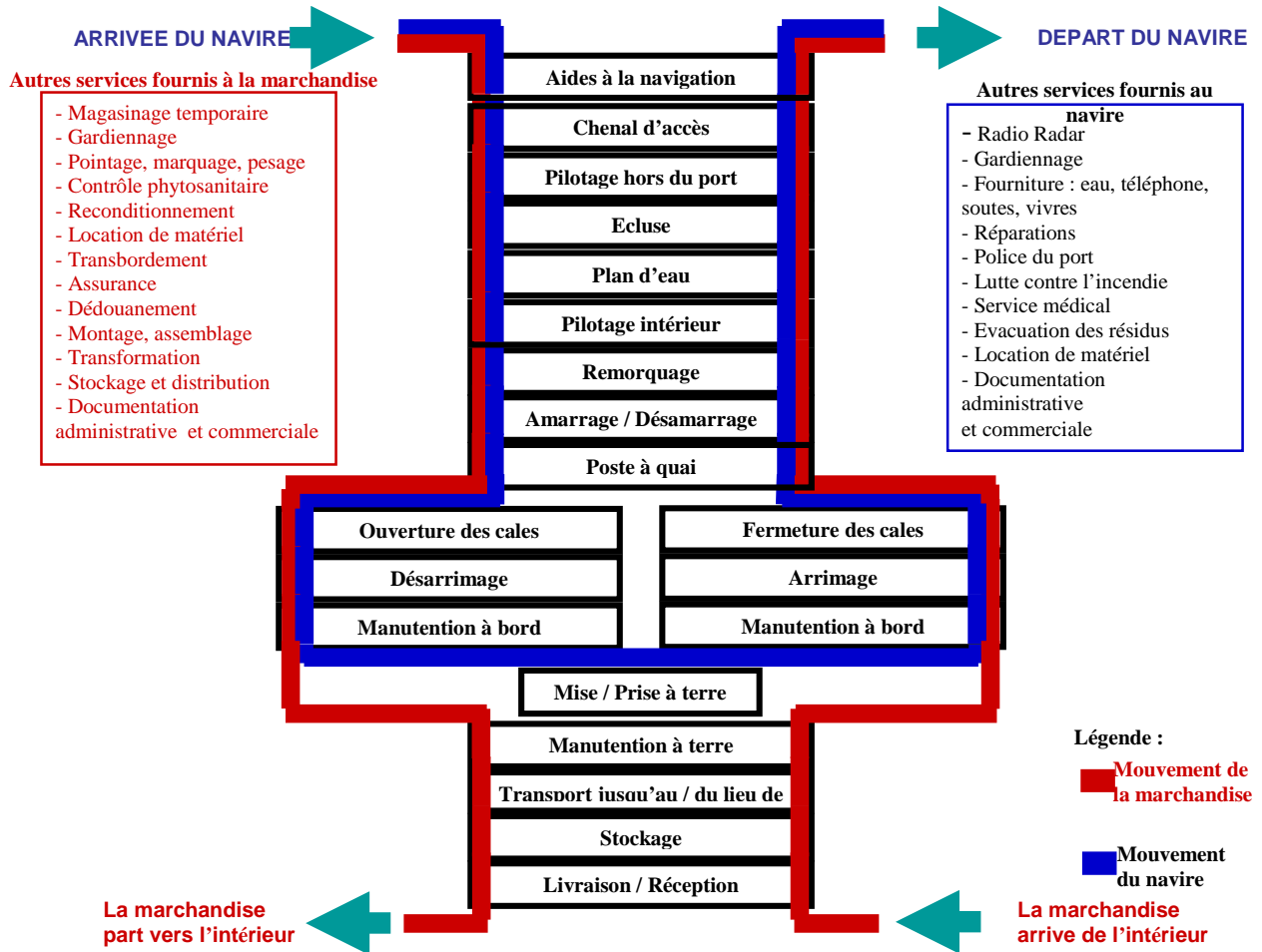
- Les opérations d'embarquement et de débarquement des marchandises.
- La réception des marchandises.
- Le transfert vers les aires d'entreposage, hangars et terre-pleins, ports secs.
- La préservation ou la garde des marchandises sur terre-pleins ou hangar et hors port.
- Pointage des marchandises.
- La livraison aux clients.

La manutention et l'acconage sont assurés, par un personnel formé dans le domaine. Il est exercé de jour comme de nuit, réparti sur deux vacations de 6h à 19h avec un troisième shift optionnel qui s'étale entre 19h et 01h du matin. Pour des cas exceptionnels, ce dernier peut s'étaler jusqu'à 7 h du matin.

D'autres prestations sont également fournies aux navires et aux clients telles que :

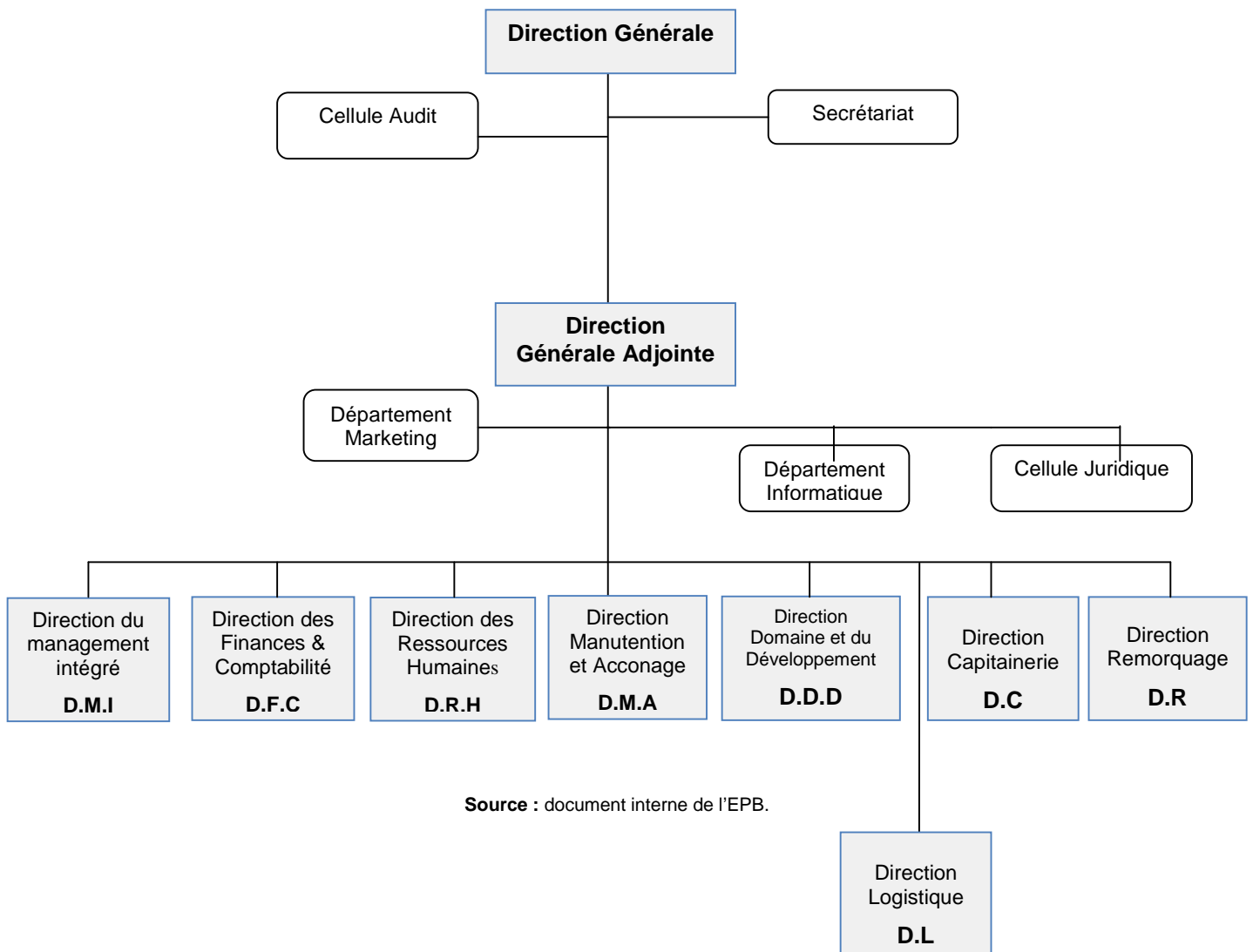
- Enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai.
- Pesage des marchandises (ponts bascules).
- Location de remorqueurs ou vedettes (pour avitaillement des navires, transport de l'assistance médicale, assistance et sauvetage en haute mer).

PROCESSUS D'ACHEMINEMENT D'UN NAVIRE



Source : entreprise portuaire de Bejaia

Organigramme général de l'Entreprise Portuaire de Béjaïa



Organisation de l'EPB

Présentation des différentes structures de l'EPB

L'EPB est organisée selon des directions fonctionnelles et opérationnelles :

1. Directions opérationnelles

Il s'agit des structures qui prennent en charge les activités sur le terrain et qui ont une relation directe avec les clients.

| DIRECTION MANUTENTION ET ACCONAGE (DMA) |

Elle est chargée de prévoir, organiser, coordonner et contrôler l'ensemble des actions de manutention et d'acconage liées à l'exploitation du port. Elle abrite les départements suivants :

- **Manutention :** Qui comprend les opérations d'embarquement, d'arrimage, de désarrimage et de débarquement de marchandises, ainsi que les opérations de mise et de reprise des marchandises sous hangar, sur terre plein et magasins.

La manutention est assurée par un personnel formé dans le domaine. Elle est opérationnelle de jour comme de nuit, répartie en deux *shifts* (*période de travail d'une équipe*) de 6h à 19h avec un troisième *shift* opérationnel qui s'étale entre 19h et 01h du matin. Pour cas exceptionnels, ce dernier peut s'étaler jusqu'à 07h du matin.

- **Acconage :**

A pour tâches :

- ❖ **Pour les marchandises**

- La réception des marchandises.
- Le transfert vers les aires d'entreposage des marchandises.
- La préservation ou la garde des marchandises sur terre plein ou hangar.
- Marquage des lots de marchandises.
- Livraison aux clients.

❖ Pour le service

- Rassembler toutes les informations relatives à l'évaluation du traitement des navires à quai et l'estimation de leur temps de sortie ainsi que la disponibilité des terres pleins, et hangars pour le stockage.

- Participer lors de la Conférence de placement des navires (CPN) aux décisions d'entrée des navires et recueillir les commandes des clients (équipes et engins) pour le traitement de leurs navires.

❖ Direction logistique : le conseil d'administration qui s'est tenu en date du 06 octobre 2011 a donné son accord pour la création d'une direction logistique, qui vient enrichir l'organisation de l'entreprise.

▪ Les facteurs qui ont motivé sa création :

- le développement d'une stratégie globale de survie axé sur : la diversification, la spécialisation et la différenciation ;
- l'option de la filialisation et de développement de nouvelle prestation et de nouveaux métiers ;
- la spécialisation des métiers et la gestion par terminaux ;
- la modernisation du matériel et l'introduction de nouvelles technologies (manutention, pointage, portuaire,....etc.
- la modernisation des procédés de gestion portuaire;

La direction logistique englobe dorénavant le service engins, issu de la direction manutention et acconage, département maintenance et le département approvisionnement issu tous deux de la direction domaine et développent.

▪ Les principaux métiers exercés par la direction logistique :

- l'approvisionnement en pièces de rechange.
- la maintenance des équipements.
- la planification des affectations.

▪ Les objectifs assignés :

- le transport de bout a bout.
- le désengorgement du port et de la ville.
- le développement de la logistique des hauts plateaux.

| DIRECTION DOMAINE ET DEVELOPPEMENT (DDD) |

A pour tâches :

- Amodiation et location de terre pleins, hangar, bureaux, immeubles, installations et terrains à usage industriel ou commercial.
- Enlèvement des déchets des navires et assainissement des postes à quai.
- Pesage des marchandises (pont bascule).
- Avitaillement des navires en eau potable.

| DIRECTION CAPITAINERIE (DC) |

Elle est chargée de la sécurité portuaire, ainsi que de la bonne régulation des mouvements des navires, et la garantie de sauvegarde des ouvrages portuaires.

Elle assure également les fonctions suivantes :

- **Pilotage** : La mise à disposition d'un pilote pour assister ou guider le commandant du navire dans les manœuvres d'entrée, de sortie. Cette activité s'accompagne généralement de pilotines, de canots et de remorqueurs.
- **Amarrage** : Cette appellation englobe l'amarrage et le désamarrage d'un navire. L'amarrage consiste à attacher et fixer le navire à quai une fois accosté pour le sécuriser. Cette opération se fait à l'aide d'un cordage spécifique du navire.
- **Accostage** : Le port met à la disposition de ces clients des quais d'accostage en fonction des caractéristiques techniques du navire à recevoir.

| DIRECTION REMORQUAGE (DR) |

Elle est chargée d'assister le pilote du navire lors de son entrée et de sa sortie du quai. Son activité consiste essentiellement à remorquer les navires entrants et sortants, ainsi que la maintenance des remorqueurs. Les prestations sont :

- Le Remorquage portuaire.
- Le Remorquage hauturier (haute mer).
- Le Sauvetage en mer.

2. Directions fonctionnelles

Il s'agit des structures de soutien aux structures opérationnelles.

| DIRECTION GENERALE (DG) |

Elle est chargée de concevoir, coordonner et contrôler les actions liées à la gestion et au développement de l'entreprise.

| DIRECTION DU MANAGEMENT INTEGRE (DMI) |

Elle est chargée de :

- La mise en œuvre, le maintien et l'amélioration continue du Système de Management Intégré (plans projets et indicateurs de mesure).
- L'animation et la coordination de toutes les activités des structures dans le domaine QHSE.
- La Contribution active à l'instauration et au développement d'une culture HSE au sein de l'entreprise et de la communauté portuaire.
- La Contribution dans des actions de sensibilisation et de formation à la prévention des risques de pollution, à la protection de l'environnement, la santé des travailleurs et à l'intervention d'urgence.

| DIRECTION FINANCES ET COMPTABILITE (DFC) |

Elle est chargée de :

- La tenue de la comptabilité.
- La gestion de la trésorerie (dépenses, recettes et placements).
- La tenue des inventaires.
- Le contrôle de gestion (comptabilité analytique et contrôle budgétaire).

| DIRECTION RESSOURCES HUMAINES (DRH) |

Elle est chargée de prévoir, d'organiser et d'exécuter toutes les actions liées à la gestion des ressources humaines en veillant à l'application rigoureuse des lois et règlement sociaux. Elle assure les tâches suivantes :

- La mise en œuvre de la politique de rémunération, de recrutement et de la formation du personnel.
- La gestion des carrières du personnel (fichier).
- La gestion des moyens généraux (achats courants, parc automobile, assurances, ...etc.).

Les infrastructures et les équipements

▪ Les infrastructures portuaires

- Trois postes spécialisés peuvent recevoir des pétroliers allant jusqu'à 260m LHT avec un tirant d'eau maximum de 12,8 m.
- 19 postes à quai d'un tirant d'eau maximum 11,50 pour les navires transporteurs de marchandises divers, d'essences de vrac liquides ou solides, de colis de conteneurs de passages, véhicules ou animaux vivant.
- Port de pêche abritant des chalutiers et des petits métiers.
- Mini port de plaisance.
- Dock flottant pour la réparation navale d'une capacité de 15000 tonnes.

▪ Les principaux équipements

- Des grues mobiles sur roues de 40 à 90 tonnes de capacité.
- Des grues de quais de 15 à 80 tonnes de capacité.
- Des pelles mécaniques utilisables dans les cales des céréaliers.
- Deux ponts-bascules pour camions et wagons, d'une capacité de 60 à 100 tonnes.
- Des bennes preneuses.
- Des chariots élévateurs à 2,5 à 28 tonnes de capacité de levage.
- Quatre steaker de 36 à 45 tonnes pour le traitement des conteneurs.
- Quatre tracteurs RoRo et remorques.
- Equipement de lutte anti-pollution (barrage anti-pollution d'une largeur de 900m, dispersant marin, laboratoire spécialisé.....etc.).
- Pompes à grains (250 tonnes/heure).

Marché et Hinterland :

L'hinterland direct du port de Bejaia, qui s'étend sur un rayon de 250 Km, compte un peu plus de 12 millions d'habitants, répartis sur 10 wilayates ou départements. C'est la zone la plus dense en matière de branches d'activités économiques, tant industrielles que commerciales, et plusieurs projets d'envergures nationales sont en cours de réalisation ou projetées dans le cadre d'un plan national global de développement.

L'hinterland segmenté en trois zones principales, la zone de l'Algérois, la zone des Hauts plateaux et la zone de la SOUMMAM, compte plusieurs zones industrielles et zones d'activité dont les plus importantes sont : les zones de Rouiba, Réghaïa et Corso dans le segment de l'Algérois, les zones industrielles de Setif, El- Eulma, M'sila et Borj Bou Arréridj dans le segment des hauts plateaux et les zones industrielles d'Akbou, d'El Kseur, et de Béjaïa dans le segment de la SOUMMAM.

L'espace portuaire est structuré autour d'éléments d'envergure : infrastructures portuaires (terminaux, quais, infrastructures industrielles), stockage, énergie, tissu industriel et zones à vocation d'accueil d'entreprises industrielles (CEVITAL, OAIC, COGB,...).

Les critères de segmentation du marché du port sont les suivants :

- Typologie Produit.
- Typologie Client.
- Zone géographique

▪ **TYPLOGIE PRODUIT**

Deux segments sont identifiés :

1. **Selon la nature de la marchandise** : Différents types de marchandises transitent par le port de Béjaïa, la diversité de ces produits implique nécessairement une adaptation des moyens d'exploitation pour répondre aux exigences techniques et améliorer les conditions de traitement des marchandises. La segmentation peut alors se faire selon la nature de la marchandise (conteneurs, céréales, bois, produits ferreux, produits divers, produits pétroliers, matériaux de construction,...)

2. **Selon les types de navires** : Plusieurs types de navires transitent par le port de Béjaïa et cela peut nécessiter la spécialisation des postes à quai. (pétroliers, portes-conteneurs, céréaliers, RO/RO,...)

▪ **TYPLOGIE CLIENTS**

De par sa position géographique et son label qualité, l'Entreprise Portuaire de Béjaïa détient un portefeuille client composé de :

- Consignataires agissant pour le compte d'armateurs nationaux et étrangers pour les lignes régulières, le tramping et le transport d'hydrocarbures.

- Transitaires représentant les opérateurs économiques dans les opérations d'import/export.
- Chargeurs et réceptionnaires de marchandises générales.
- Industriels opérant dans divers secteurs d'activité implantés au niveau du port et sur le territoire national.
- Passagers sur la ligne Béjaïa/Marseille.
- Commandants de navires en escale au port.

▪ TYPOLOGIE ZONE GEOGRAPHIQUE

Le marché peut être segmenté en trois zones principales qui constituent l'hinterland immédiat du port : la zone de l'Algérois, la zone des Hauts plateaux et la zone de la SOUMMAM.

LES CONCURRENTS

En l'absence d'une concurrence interne, à partir du moment où le port de Béjaïa détient le monopole de ses activités, les principaux concurrents du port sont les autres ports algériens :

❖ Le port d'Alger

C'est actuellement le premier port d'Algérie en matière de traitement des marchandises générales avec une part de marché de 27%. Dans le traitement des conteneurs, plus de 70% de ce trafic transitent actuellement par le port d'Alger, qui est le seul port principal en eau profonde desservant la région Centre, celui-ci connaît donc une sérieuse pénurie de capacité de traitement de conteneurs et d'espace de stockage.

Les limitations importantes de l'espace et des quais pour les opérations de conteneurs aggravent les niveaux élevés de congestion des autres types de marchandises, c'est pour cette raison que le ministère des Transports a pris la décision d'affecter une partie du trafic non conteneurisés vers les autres ports algériens (décision applicable à partir du 01er octobre 2009). Une grande partie de ce trafic notamment le bois, le fer et les produits alimentaires ont été réaffectés au port de Béjaïa.

Par ailleurs, la gestion du terminal à conteneurs du port d'Alger a été confiée au partenaire Emirati « Dubaï Port World ». L'entreprise portuaire d'Alger s'est donnée pour objectif de traiter 800.000 conteneurs en 2012, contre 530.526 EVP traités en 2007 et 440.951 en 2006, soit une progression de 20%.

❖ Le Port de DJENDJEN

La gestion du terminal à conteneurs de Djendjen sera confiée à compter de 2009 à un opérateur étranger « Dubai Ports World (DPW) » qui fera du port de djendjen un port de transbordement. (DP World, quatrième opérateur mondial de terminaux pour containers, gère 42 terminaux et 13 projets en développement dans 27 pays. En 2006, le groupe a réalisé un bénéfice de 191,78 millions de dollars sur un chiffre d'affaires de 3,49 milliards).

Mais des audits réalisés récemment par des entreprises spécialisées auraient montré que l'exploitation du port de Djendjen était très compliquée. Ce port présenterait notamment des défauts importants en matière de sécurité. Ajouter à cela l'inexistence de couloirs routiers à même de canaliser le trafic dont la dynamisation du port a cruellement besoin.

❖ Le port de Skikda :

Le port de Skikda est principalement un port de marchandises diverses. Il traite principalement les produits sidérurgiques (21% de part de marché) ainsi que le divers (machines, & pièces). Le vieux port, est d'ailleurs devenu un centre de réception et de transfert de cargaisons de projet pour l'exploration et la production pétrolière dans le Sud (tubes, machineries,...).

La principale contrainte du port de Skikda est le faible tirant d'eau (6.00 m) des quais de marchandises diverses existants. Il y a un tirant d'eau suffisant à l'entrée du port, mais approfondir à l'intérieur des bassins est compliqué par le type de construction des quais réalisée avec des murs gravitaires qui ne s'adapte pas facilement à l'amélioration du tirant d'eau.

Les possibilités de fournir des installations modernes pour satisfaire la demande croissante du trafic de conteneurs et de marchandises diverses sont réduites ou inexistantes dans les limites du port actuel.

Les nouveaux projets du port de Skikda concernent principalement la création d'une plate-forme logistique, en partenariat avec un opérateur très probablement étranger.

En matière d'équipements, le port dispose de 06 grues de gros tonnage (de 60 à 350 T), et un parc engins assez étoffé par rapport au niveau de trafic qu'il traite.

❖ Le port d'Annaba

Le port d'Annaba est le port le plus à l'Est. C'est principalement un centre d'exportation et d'importation de vracs (Minerais, charbon, phosphates...). Cependant, il joue également un rôle

régional secondaire dans l'importation des marchandises diverses, des conteneurs, des produits agricoles et des véhicules.

Les projets de développement pour le Port comportent principalement l'expansion du parc à conteneurs. L'agrandissement et l'augmentation du tirant d'eau des quais pour les conteneurs est compliquée par la configuration du Bassin et le type de construction des structures de quai avec des murs gravitaires.

La capacité estimée du parc à conteneurs agrandi et des quais existants est de l'ordre de 15.000 EVP par an, en grande partie du fait des limitations de tirant d'eau et de longueur de quai.

Les effectifs de l'entreprise :

❖ **Effectif permanent par catégories socio professionnelles arrêté au 31 /01 / 2013 :**

Direction	DG	DGA	DMI	DFC	DRH	DMA	DL	DDD	DC	DR	Total
Cadre	12	12	05	13	19	12	07	16	26	28	150
Maitrise	01	06	03	06	19	93	63	16	43	31	281
Exécution	/	/	01	02	36	384	135	96	84	34	772
TOTAL	13	18	09	21	74	489	205	128	153	93	1203

❖ **Effectif contractuel par catégories socio professionnelles arrêté au 31/ 01/ 2013 :**

Direction	DFC	DMA	DDD	DC	DL	Total
Cadre	/	/	/	02	01	03
Maitrise	03	02	03	04	02	14
Exécution	/	191	05	06	27	229
TOTAL	03	193	08	12	30	246

❖ **Effectif féminin par structure et par catégories socio professionnelles au 30 avril 2011**

Direction	DG	DMA	DDD	DC	DR	TOTAL
Cadre	26	02	03	01	01	33
Maitrise	16	05	02	01	01	25
Exécution	08	02	01	02	01	14
TOTAL	50	09	06	04	03	72

Les caractéristiques personnelles des membres de l'échantillon :

Vu la nature de notre thème de recherche, qui consiste à étudier l'identification et l'évaluation des risques de l'activité de la manutention au sein de l'EPB, nous avons procédé à un échantillonnage auprès des ouvriers manutentionnaires portuaires.

Notre échantillon se caractérise par :

A) L'âge :

L'âge est considéré comme étant le caractère le plus important dans la définition de l'échantillon de n'importe quelle recherche scientifique, et nos enquêtés sont répartis selon quatre tranches que nous allons exposer ci-dessous.

Tableau N° 1 : la répartition des enquêtés selon l'âge

Les tranches d'âges	Effectif	%
(25-35)	34	34 %
(36-46)	32	32 %
(47-57)	31	31 %
(58- et plus)	03	03 %
Total	100	100 %

Source : enquête sur le terrain

A partir de ce tableau, nous avons remarqué que notre population d'étude varie entre (25 ans) et (58 ans et plus), répartie comme suit :

Nous pouvons observer que la catégorie la plus dominante est celle âgée de (25-35 ans) avec un taux de (34 %), suivie par la catégorie âgée de (36-46 ans) avec (32%) et (47-57 ans) avec (31%), et la catégorie la plus minimale est celle âgée de (58-60 ans) avec un taux de (03%).

A travers l'exploitation des données recueillies de notre questionnaire, il en ressort que la répartition du personnel de la Manutention est homogène. Il est à noter que l'activité manutentionnaire est conditionnée par l'aspect physique de tout un chacun, une bonne résistance au stress et le travail en équipe.

B) le sexe :

Ce tableau détermine la répartition des effectifs par sexe, facteur culminant pour identifier la catégorie destinée à cette activité.

Tableau N° 2 : la répartition des enquêtés selon le sexe

Sexe	Effectif	%
Masculin	100	100 %
Féminin	0	0,0 %
TOTAL	100	100 %

Source : enquête sur le terrain

Nous observons à travers le tableau n° 2, que la manutention portuaire est exercée uniquement par le sexe masculin avec un pourcentage de 100 %, par contre l'encadrement peut être assuré par le sexe féminin car il représente un travail administratif.

A partir de ces résultats, nous pouvons constater que la DMA favorise le sexe masculin par rapport au sexe féminin, puisque l'activité consiste au chargement et au déchargement des différentes marchandises. Il est à noter que cette activité est organisée par shift (équipe) : un travail de huit heures par équipe (8 x 4).

D) le niveau d'instruction :

Aucun niveau d'instruction n'est exigé pour cette catégorie de personnel. Nous avons pris connaissance de leur fiche de poste et le niveau requis est : savoir lire et écrire.

Tableau N° 3 : la répartition de la population selon le niveau d'instruction

Niveau d'instruction	Effectif	%
Primaire	36	36 %
Moyen	45	45 %
Secondaire	15	15 %
Supérieur	03	03 %
Autres	01	01 %
TOTAL	100	100 %

Source : enquête sur le terrain

Le tableau ci-dessus montre que le niveau d'instruction le plus élevé est le moyen avec une fréquence de 45, suivi par le plus faible qui est le supérieur avec un taux de (03 %) parce que cette activité n'exige pas un niveau d'instruction élevé.

L'activité manutention n'exige pas de compétences spécifiques mais l'apprentissage s'exerce sur le tas, sur le lieu de travail. D'où le personnel concerné est formé tout au long de l'année aux techniques de manutention, manipulation des diverses marchandises, pointage de la marchandise et autres.

D'après ces données statistiques, nous pouvons affirmer que la DMA n'exige pas un diplôme supérieur lors du recrutement mais un savoir faire et un savoir agir. Le manutentionnaire doit être meneur d'hommes et résistant au stress (voir taches du Docker Professionnel).

E) statut :

Le statut représente la catégorie socio professionnelle des travailleurs, réparti en : cadre, agent de maîtrise et agent d'exécution selon la nomenclature (listing des postes) des postes de l'entreprise.

Tableau N° 4 : la répartition de la population selon le statut

Statut	Effectif	%
Cadre	03	3.0 %
Agent de Maîtrise	00	0.0 %
Agent d'exécution	97	97.0 %
Total	100	100 %

Source : enquête sur le terrain

Le tableau suivant montre que notre recherche est basée sur des agents d'exécution déjà c'est la catégorie la plus représentative avec un taux de (97.0 %), suivi par la catégorie des cadres avec (3.0 %).

Il est à rappeler que le Poste de Docker Professionnel est un poste d'exécution selon la nomenclature des postes de l'E.P.B.

A partir de ces données collectées, nous avons pu déduire que les agents d'exécution sont plus exposés aux risques d'accident de travail car ils exercent un travail manuel qui nécessite de fournir beaucoup d'effort physique, par contre les agents de maîtrise et les cadres sont les moins touchés puisqu'ils exercent un travail administratif.

Nous pouvons justifier que cette répartition de statut renvoie à la politique de la gestion du personnel propre à l'entreprise, ainsi qu'à la nature de l'activité qu'elle exerce.

F) Famille professionnelle

L'activité de la manutention s'effectue par équipe. Selon la cartographie des métiers de l'entreprise, la famille de docker regroupe les postes suivants : le Chef de Bordée

Manutention, le Chef de Bateau, le Chef de Quai, le Chef d'équipe Dockers et le Docker Professionnel. Voir pré enquête pour les taches

Tableau N° 5 : la répartition de la population selon la famille professionnelle

Famille professionnelle	Effectif	%
Chef de Bordée Manutention	03	3.0 %
Chef de Bateau	15	15.0 %
Chef de Quai	03	3.0 %
Chef d'équipe Dockers	19	19.0 %
Docker Professionnel	60	60.0 %
Autres	00	0.0 %
TOTAL	100	100 %

Source : enquête sur le terrain

D'après ce tableau, nous observons que la catégorie des Dockers représente plus de la moitié du pourcentage qui est 60.0% suivi de la catégorie des Chefs d'équipes Dockers avec un taux de 19.0 %, tandis que la catégorie des Chefs de Bateau à le pourcentage de 15.0%, et enfin la catégorie des Chefs de Bordée de Manutention avec un taux de 3.0 %.

Le travail manutentionnaire s'effectue par des Dockers en équipe, dirigé par un Chef d'équipe Dockers, contrôlé par le Chef de Bateau puis supervisé et validé par le Chef de Bordée Manutention.

G) Situation Familiale :

Le septième caractère exposé est celui de la situation familiale de chaque salarié enquêté car nous allons les répartir en quatre catégories.

Tableau N° 6 : la répartition des enquêtés selon leur situation familiale

Situation Familiale	Effectif	%
Célibataire	36	36,0%
Marié	63	63,0%
Divorcé	1	1,0%
Veuf	0	0,0%
TOTAL	100	100%

Source : enquête sur le terrain

D'après ce tableau, nous observons que plus de la moitié de nos enquêtés sont des hommes mariés avec un taux de 36.0 %, suivi des hommes célibataires à 36.0 %, et le taux le plus faible est celui des hommes divorcé à 1.0 %.

Ceci s'explique par le fait que la catégorie des célibataires s'investir pleinement dans l'accomplissement de leurs tâches, ainsi assurer une stabilité et une pérennité.

En outre de ce point, on explique aussi le taux élevé des hommes mariés par le fait que ces derniers ont plus de charge et doivent impérativement subvenir aux besoins de leur famille.

H) date de recrutement :

La date de recrutement représente la date où le salarié est rentré à l'entreprise et mis en situation professionnelle.

Tableau N° 7 : la répartition des enquêtés selon leur date de recrutement (l'ancienneté en entreprise).

Date de recrutement	Effectif	%
(1979-1984)	23	23.0 %
(1985-1990)	09	9.0 %
(1991-1996)	19	19.0 %
(1997-2002)	09	9.0 %
(2003-2008)	19	19.0 %
(2009-2014)	21	21.0 %
Total	100	100 %

Source : enquête sur le terrain

Selon ce tableau, nous pouvons constater que 23.0% des enquêtés ont une ancienneté de (34-29 ans), suivi de 21.0% avec une expérience (4 ans), tendit que le taux de 19.0% explique une expérience qui est varier entre (5-22 ans), enfin nous observons un taux de 9.0% qui dispose d'une expérience de (11-28 ans)

Nous avons pu remarquer d'une part que le personnel de la manutention a atteint la maturité d'ancienneté et d'expérience, et d'autre part que l'entreprise est consciente que cette population et en fin de carrière alors pour ne pas que le savoir et le savoir se dissipent, l'EPB a procédé au recrutement de jeunes salariés, ambitieux, désirant s'investir pleinement.

« La méconnaissance des activités portuaire et les risques sont à l'origine de la majorité des accidents de travail »

Dans ce chapitre, nous allons analyser l'ensemble des informations recueillies sur le terrain à travers des tableaux simples et des tableaux croisés, en vue d'interpréter les résultats de l'enquête et de déterminer la réalité des principaux facteurs des accidents du travail au sein de l'entreprise portuaire de Bejaïa.

Nous avons reparti l'ensemble des enquêtés selon les caractéristiques suivantes :

Tableau N° 8 : tableau simple qui montre les différents principaux facteurs des accidents de travail au sein de L'EPB.

Les principaux facteurs	Effectifs
Qualité de formation	06
Qualification	14
Négligence	47
Non dotation en EPI	14
Méconnaissance des activités portuaires et les risques y afférents	62
Facteur matériel	37

Source : enquête sur le terrain¹

Ce tableau nous montre les facteurs qui déterminent les accidents de travail au sein de L'entreprise Portuaire de Bejaïa. Nous avons recensé 62 ouvriers manutentionnaires qui disent ne pas connaître les activités portuaires et les risques y afférents, suivi de 47 salariés qui confirment être négligent lors de l'accomplissement de leurs tâches. De plus, 37 salariés justifient les accidents occasionnés par l'inefficacité du matériel mis à leur disposition et en fin on termine avec 14 qui se disent non qualifiés et 14 autres qui ne sont pas dotés en EPI.

Ces résultats nous montrent que les facteurs des accidents de travail diffèrent d'un ouvrier à un autre, mais l'effectif le plus élevé est celui qui ne connaît pas l'activité portuaire.

¹ Le nombre de citation est supérieur au nombre d'observation du fait de réponses multiples.

L'activité de la manutention ne nécessite pas des compétences spécifiques ; elle s'apprend sur le tas.

Tableau N°9 : la corrélation entre les principaux facteurs des accidents de travail et les postes de travail concernés.

Facteurs	Qualité de formation		Qualification		Négligence		Non dotation en EPI		Méconnaissance des activités portuaires et les risques y afférents		Facteurs matériels		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Postes de travail														
Chef de Bordée Manutention	00	00	01	33.33	02	66.66	00	00	00	00	00	00	03	100%
Chef de Bateau	01	3.22	05	16.12	08	25.80	02	6.45	08	25.80	07	22.58	31	100%
Chef de Quai	00	00	00	00	00	00	02	28.57	03	42.85	02	28.57	07	100%
Chef d'équipe Dockers	00	00	00	00	10	29.41	04	11.76	13	38.23	07	20.58	34	100%
Dockers	05	4.76	08	7.61	27	25.71	06	5.71	38	36.19	21	20	105	100%
Total	06	3.33	14	7.77	47	26.11	14	7.77	62	34.44	37	20.55	180	100%

Source : enquête sur le terrain²

Les résultats de ce tableau nous laissent voir nettement que la plupart des travailleurs avec 62 sur 34.44 % ne connaissent pas les activités portuaires et les risques y afférents, suivi du facteur de la négligence avec un taux de 47 avec 26.11%. Après, l'inefficacité du matériel avec 37 avec 20.55%, puis le facteur de la qualification et la non dotation en EPI avec un même pourcentage qui est 7.7%, et on termine avec le dernier facteur qui est la qualité de formation avec un taux de 6 avec 3.33%.

² Le nombre de citation est supérieur au nombre d'observation du fait de réponses multiples.

D'après ces déclarations et les données recueillies, nous pouvons déduire que les dockers sont les plus touchés par les accidents de travail, vu leur méconnaissance de l'activité portuaire et les risques y afférents.

Tableau N^o 10 : ce tableau représente les difficultés rencontrées par les enquêtés lors de l'exécution de leurs tâches selon l'âge.

Difficultés Age	Oui		Non		Total	
	F	%	F	%	F	%
(25-35)	12	35.29	22	64.70	34	100 %
(36-46)	19	59.37	13	40.62	32	100%
(47-57)	05	16.12	26	83.87	31	100%
(58 et plus)	01	33.33	02	66.66	03	100%
Total	37	37	63	63	100	100%

Source : enquête sur le terrain

Ce tableau N^o 10 représente la relation entre l'âge et les difficultés rencontrées par les enquêtés lors de l'exécution de leurs tâches. On observe 63 ouvriers avec 63 % n'ont pas rencontré de difficultés réparti comme suit : 26 avec 83.87 % dans la tranche d'âge de (47-57) ans, suivi de 02 avec 66.66 % dans la tranche d'âge de (58 et plus), ensuite on trouve 22 avec un taux de 64.70 % dans la tranche de (25-35) ans , et enfin 13 avec 40.62 % dans la tranche d'âge de (36-46) ans.

Concernant les ouvriers qui ont des difficultés dans l'accomplissement de leurs tâches , on trouve, 37 avec un taux de 37 % qui repend : 19 avec 59.37 % dans la tranche d'âge de (36-46) ans, suivi de 12 avec 35.29 % dans la tranche d'âge de (25-35) ans, ensuite de 1 avec 33.33 % dans la tranche d'âge de (58 et plus), et enfin de 05 avec 16.12 % dans la tranche d'âge de (47-57) ans.

Ces résultats nous montrent que la majorité de notre population déclare qu'ils ne rencontrent pas de difficultés lors de l'accomplissement de leurs tâches, d'une part, une fiche de poste leur est remise dès leur mise en situation professionnelle. D'autre part, des contrôles sont effectués par leur responsable hiérarchique pendant les opérations de manutention.

Le travail de la manutention s'effectue en équipe. Donc, les dockers exercent avec les chefs d'équipe dockers, qui sont expérimentés. Le recrutement des dockers s'effectue sur une population jeune.

Néanmoins, moins de la moitié de la population affirment qu'ils ont des difficultés, et le tableau ci-dessous reprend les explications rencontrées.

Tableau N° 11 : c'est un tableau simple, qui montre les motifs évoqués par les enquêtés quand à l'existence de difficultés au travail

Les difficultés rencontrées	Effectifs	%
Mauvaise organisation du travail	03	8.10 %
Facteur d'ambiance impropre	06	16.21 %
Inefficacité des matériels	11	29.72 %
Manque d'éclairage	02	5.40 %
Négligence des ouvriers	06	16.21 %
Tout dépend de la marchandise	05	13.51 %
Pression des Chefs d'équipe	04	10.81 %
Total	37	100 %

Source : enquête sur le terrain

Le tableau ci-dessous nous a permis de voir clairement qu'un taux de 29.72% affirme que matériel est inefficace, suivi par 16.21% pour la négligence et le facteur d'ambiance impropre, ensuite 13.51% confirme le problème de la marchandise quelque soit la nature de celle-ci, le volume, la taille ou bien la qualité avec un taux de 13.51%, et enfin pression des

chefs d'équipe avec un taux de 10.81% , une mauvaise organisation du travail avec un taux de 8.10%, et enfin nous terminerons avec le facteur de manque d'éclairage avec un pourcentage de 5.40%.

Nous avons pu déduire qu'à partir de ce tableau, que le taux le plus élevé est réservé à l'inefficacité du matériel. Les enquêtés jugent que le matériel mis à leur disposition n'est pas efficace. Ce matériel est vétuste et doit être remplacé. Il y a une sur exploitation du matériel, ça qui produit des accidents.

La direction devrait davantage élaborer, organiser, mettre en place un régime de travail approprié et contrôler tous les équipements de manutention avant le début de chaque opération de manière à garantir la sécurité et la santé des travailleurs portuaires.

Tableau N° 12 : rapport entre les difficultés rencontrées au travail et la famille du dockers.
(La nature de poste et les conditions de travail)

Difficultés Famille	Oui		Non		Total	
	F	%	F	%	F	%
Chef de Bordée Manutention	00	00	03	100	03	100 %
Chef de Bateau	03	20	12	80	15	100 %
Chef de Quai	03	100	00	00	03	100 %
Chef d'équipe Dockers	10	52.63	09	47.36	19	100 %
Dockers	21	30	39	65	60	100 %
Total	37	37	63	63	100	100 %

Source : enquête sur le terrain

On constate dans ce tableau ci-dessus que la majorité de notre échantillon n'a pas rencontré des difficultés au travail avec un taux de 63%, suivi par un pourcentage de 37% des enquêtés qui en ont rencontré.

Ces résultats nous confirment que l'entreprise offre des conditions de travail favorables d'où les salariés accomplissent leurs tâches sans aucun problème.

Aussi, nous pouvons rajouter que le personnel manutentionnaire portuaire respecte les consignes de manœuvre et de sécurité ainsi que le port des équipements de protection individuelle.

Pour le personnel qui se dit rencontrer des difficultés au travail, il s'agit du personnel nouvellement recruté, jeune et surtout inexpérimenté.

Tableau N° 13 : rapport entre le type d'accident et les principaux facteurs des accidents de travail

Type d'accident Facteurs	Chute de hauteur		Chute de même niveau		Imprudence		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%
Qualité de la formation	03	100	00	00	00	00	03	100 %
Qualification	02	50	01	25	01	25	04	100 %
Négligence	05	50	05	50	03	00	13	100 %
Non dotation des EPI	03	100	00	00	00	00	03	100 %
Non connaissance des risques	06	46.15	07	53.84	00	00	03	100 %
Inefficacité du matériel	02	100	00	00	00	00	02	100 %
Total	21	60	13	37.14	01	2.85	35	100 %

Source : enquête sur le terrain

A la lumière de ces données, nous pouvons déduire que les chutes de hauteur sont les accidents les plus fréquents avec 21 avec 60 %, suivi par les chutes de même niveau avec un taux de 13 avec 37.14 %, et enfin nous avons terminé avec l'imprudence avec 01 avec de 2.85 %.

D'après cette corrélation, nous pouvons déduire que les conditions de travail au sein de la l'EPB sont difficiles, ceci renvoie à la nature et à la complexité des activités de la manutention. Les travailleurs doivent fournir beaucoup d'effort physique, augmenter le rendement et réduire les temps de pause ce qui peut même être dangereux pour leur santé physique et psychique. A cet effet, l'entreprise doit d'avantage prendre en charge la question liée à l'amélioration des conditions de travail car elle garantit le bon fonctionnement de l'entreprise et contribue largement à assurer la pertinence des responsabilités qui leurs sont confiées, cela permet également de préparer et d'accompagner les évolutions. Dans le même raisonnement nous trouvons PIGANIOL Claude qui dit que « *l'entreprise ne doit pas avoir le rendement financier comme un seul objectif, mais il faut satisfaire les besoins de l'homme* »³

³ PIGANIOL(Claude), Techniques et politiques d'amélioration des conditions du travail, Edition Moderne, Paris, 11980, p12.

Tableau N° 14: rapport entre les types d'accidents de travail et les causes

Type d'accident Causes	Chute de hauteur		Chute de même niveau		Imprudence		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%
Négligence	01	50	01	50	00	00	02	100 %
Déséquilibre	05	83.33	01	16.66	00	00	06	100 %
Fatigue	01	20	04	80	00	00	05	100 %
Facteur d'ambiance impropre	01	12.5	07	87.5	00	00	08	100 %
Mauvaise posture	00	00	00	00	02	100	02	100 %
Mauvaise organisation du travail	02	66.66	01	33.33	00	00	03	100 %
Installation du matériel mal protégée	03	100	00	00	00	00	03	100 %
Condition climatique défavorable	01	100	00	00	00	00	01	100 %
Manque d'éclairage	01	100	00	00	00	00	01	100 %
Total	15	50	14	46.66	02	6.66	30	100 %

Source : enquête sur le terrain

En se basant sur les données , nous pouvons constater que le taux le plus élevé est toujours celui relié aux chutes de hauteur avec 15 avec 50 %, suivi de chute de même niveau avec 14 avec 46 %, et enfin on termine avec l'imprudence qui est représentée avec 6.66 avec 30 %. Ce qui justifie les causes de ces types d'accidents.

Pour mieux comprendre ce tableau, nous pouvons dire que les accidents de travail ont plusieurs causes telles que le facteur d'ambiance impropre, un déséquilibre qui est due par la

fatigue, la négligence, des mauvaises postures, l'installation du matériel mal protégé et le manque d'éclairage.

Pour éviter ces causes et les réduire, une bonne organisation et de nouvelles acquisition de matériels et engins sont à prévoir.

Tableau N° 15 : la corrélation entre les victimes des accidents de travail et l'ancienneté :

Victime Ancienneté	Oui		Non		Pas de réponse		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%
(1979-1984)	09	39.13	14	60.86	00	00	23	100 %
(1985-1990)	02	22.22	07	77.77	00	00	09	100 %
(1991-1996)	09	47.36	10	52.63	00	00	19	100 %
(1997-2002)	01	11.11	08	88.88	00	00	09	100 %
(2003-2008)	07	36.84	10	52.63	02	10.52	19	100 %
(2009-2014)	05	23.80	16	76.19	00	00	21	100 %
Total	33	33	65	65	02	02	100	100 %

Source : enquête sur le terrain

D'après le tableau, nous pouvons expliquer que la majorité des ouvriers n'ont pas été victime d'accidents de travail avec un taux élevé de 65%.

Pour mieux expliquer, nous avons un pourcentage élevé de 88.88 % pour la tranche d'âge expérimentée de (16 -11) ans, suivi de 77.77 % pour qui ont une ancienneté de (28 -23) ans, ensuite 76.19% pour les ouvriers qui ont de (4ans) d'expérience, et un taux de 52.63% pour la population de (5-22) ans d'ancienneté, et enfin nous avons 60.86% pour la tranche de (29-34) ans d'ancienneté.

En ce qui concerne les salariés qui ont été déjà victime d'accident de travail à l'EPB, nous avons un taux de 33% réparti comme suit :

Nous avons remarqué qu'un taux de 47.36% pour la population ayant une ancienneté de (22-17) ans, suivi de 39.13% pour la tranche d'âge de (34-29) ans d'expérience, ensuite de

36.84% pour (5-10) ans d'expérience, 23.8% pour (4 ans) d'expérience, 22.22% pour (23-28) d'expérience, 11.11% pour (11-16) ans d'expérience.

Les techniques de manutention et les manipulations de la marchandise s'apprennent sur le tas d'où les salariés acquièrent de l'expérience et de l'ancienneté au poste. En maîtrisant ces techniques, le risque d'accident diminue

Nous avons constaté que l'ancienneté joue un rôle important, chaque fois que l'ancienneté augmente, les accidents de travail diminuent, et à chaque fois que l'ancienneté diminue, les accidents de travail augmentent.

Tableau N° 16 : tableau simple nous explique le nombre des ouvriers qui ont bénéficié d'une formation au sein de l'EPB

Avez-vous bénéficié une formation	Effectif	%
Oui	81	81.0 %
Non	19	19.0 %
Total	100	100 %

Source : enquête sur le terrain

Nous avons remarqué que la majorité des ouvriers manutentionnaires de l'entreprise portuaire de Bejaïa ont bénéficié d'une formation en matière d'hygiène, santé et sécurité avec un pourcentage de 81.0 %, suivi d'un taux de 19.0% de la catégorie qui n'en n'ont pas bénéficié.

D'après ces résultats, nous avons constaté que l'entreprise favorise la formation de ses salariés quelque soit le poste occupé. De plus, des séances de sensibilisations en matière de HSE sont organisées en continu.

Cette entreprise est certifier aux normes ISO 9001, 14001 et 18001, la formation en HSE est obligatoire

Tableau N° 17 : tableau simple nous explique la qualité de la formation au sein de l'EPB.

La formation est un facteur important pour la prévention des risques et les accidents de travail au sein de l'entreprise.

Qualité de la formation	Effectif	%
Pas de réponse	18	18 %
Oui	61	61 %
Non	21	21 %
Total	100	100 %

Source : enquête sur le terrain

Ce tableau montre que la plus part des éléments de notre population d'étude affirme avec un taux de 61% que la qualité de la formation eu sein de l'EPB est bonne, suivi avec un taux de 21 %de la population qui confirment que la qualité de la formation n'est pas bonne, et enfin nous avons remarqué que 18% des ouvriers n'ont pas répondu à la question posée car ils n'ont pas encore bénéficié de formation.

Nous avons constaté que les ouvriers manutentionnaires sont plus sécurisés après la formation, ce qui confirme que la qualité de formation au sein de l'EPB est favorable.

Les techniques de manutention, la manipulation des marchandises, la manutention portuaire et le HSE sont des formations programmés chaque année pour la population ciblée. Des séances de perfectionnement sont aussi organisées.

Tableau N° 18 : tableau simple nous montre est ce que les contrôles de sécurité du port d'équipement de protection existent au sein de l'EPB.

Contrôle de Sécurité	Effectif	%
Pas de réponse	01	1.0 %
Oui	89	89.0 %
Non	10	10.0 %
Total	100	100 %

Source : enquête sur le terrain

Grace à ces données observées dans ce tableau, nous avons constaté que la majorité de notre population choisie affirme avec un taux de 89 % que la sécurité au sein de l'EPB existe, par contre un taux de 10% déclare que non, et nous avons 1.0 % pas de réponse.

D'après ces données statistiques, nous avons pu constater que l'entreprise portuaire de Bejaïa assure un contrôle et un suivi rigoureux sur le port des équipements de sécurité pour éviter les accidents de travail et la bonne marche de l'entreprise. Des affichages relatifs au port des EPI est dans tous les ateliers et les zones de manutention. De plus de séances de sensibilisation au port des EPI sont organisées et assurées en continue.

« La sensibilisation en matière d'hygiène santé et sécurité peuvent réduire le
taux des accidents de travail »

Tableau N° 19 : la corrélation entre la famille professionnelle et les moyens adéquats pour éviter les accidents et les réduire

Moyens adéquats Famille	Formation du personnel		Sensibilisation		Dotation en EPI		Respect des consignes de manœuvres et de sécurité		Contrôle du matériel		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Chef de Bordée Manutention	01	11.11	03	33.33	02	22.22	02	22.22	01	11.11	09	100%
Chef de Bateau	09	29.03	06	19.35	03	9.67	05	16.12	08	25.80	31	100%
Chef de Quai	02	25	02	25	01	12.5	01	12.5	02	25	08	100%
Chef d'équipe Dockers	11	22.44	14	28.57	09	18.36	03	6.12	12	24.48	49	100%
Dockers	21	18.10	36	31.03	15	12.93	14	12.06	30	25.86	116	100%
Total	44	20.65	61	28.63	30	14.08	25	11.73	53	24.88	213	100%

Source : enquête sur le terrain⁴

Ce tableau représente la relation entre les moyens adéquats et les catégories, nous observons que plus de la moitié de notre population d'étude affirment que la sensibilisation est un moyen le plus préventif avec un taux de 61 sur 28.63 %, suivi par un taux de 53 sur 24.88 % qui est facteur de contrôle du matériel, ensuite un taux de 44 sur 20.65 % qui est la formation du personnel, puis un pourcentage de 30 sur 14.08 % pour le moyen de la dotation en EPI, et on termine avec le respect des consignes de manœuvres et de sécurité avec un pourcentage de 25 sur 11.73 %.

Nous avons 05 types des moyens adéquats, et les résultats obtenus font un constat de ; plus de la moitié de notre population d'étude déclare que la sensibilisation est le moyen le plus préventif et adéquat pour éviter les accidents de travail et les réduire.

⁴ Le nombre de citation est supérieur au nombre d'observation du fait de réponses multiples.

Tableau N° 20 : la corrélation entre les moyens adéquats pour éviter les accidents de travail et les réduire et l'ancienneté

Moyens adéquats Ancienneté	Formation du personnel		Sensibilisation		Dotation en EPI		Respect des consignes de manœuvres et de sécurité		Contrôle du matériel		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
(1979-1984)	13	56.52	08	34.78	01	4.34	01	4.34	00	00	23	100%
(1985-1990)	07	77.77	01	11.11	01	11.11	00	00	00	00	09	100%
(1991-1996)	06	33.33	09	50	02	11.11	00	00	01	5.55	18	100%
(1997-2002)	03	33.33	02	22.22	01	11.11	01	11.11	02	22.22	09	100%
(2003-2008)	06	31.57	09	47.36	00	00	00	00	04	21.05	19	100%
(2009-2014)	09	40.90	10	45.45	01	4.54	02	9.09	00	00	22	100%
Total	45	45	39	39	06	06	04	04	07	07	100	100%

Source : enquête sur le terrain

Les données de ce tableau selon l'ancienneté nous montrent que la formation du personnel et la sensibilisation sont des moyens adéquats pour réduire les accidents avec un taux de 39 % et 45%, suivi du facteur de la dotation en EPI et contrôle du matériel avec un taux de 7% et 6 %, et nous terminerons avec le respect des consignes de manœuvre et de sécurité avec un taux faible de 4 %.

Enfin, les résultats obtenus de cette corrélation montrent que la formation professionnelle et le moyen le plus adéquat pour éviter les accidents de travail. La majorité de notre population préfère la sensibilisation et à la formation car elle se déroule en continue.

Tableau N° 21 : la corrélation entre « est ce que la formation en hygiène santé et sécurité est un moyen adéquat pour éviter les accidents et les réduire avec la famille professionnelle du Docker »

Formation en HSE Famille professionnelles	Oui		Non		Total	
	F	%	F	%	F	%
Chef de Bordée Manutention	03	100	00	00	03	100 %
Chef de Bateau	14	93.33	01	6.66	15	100 %
Chef de Quai	03	100	00	00	03	100 %
Chef d'équipe Dockers	18	94.73	01	5.26	19	100 %
Dockers	54	90	06	10	60	100 %
Total	92	92	08	08	100	100 %

Source : enquête sur le terrain

Selon ce tableau, nous pouvons remarquer qu'il y'a un taux élevé de la part des travailleurs qui déclarent que la formation en HSE est un moyen préventif avec un taux de 92 %, et le reste déclare l'inverse avec un taux de 8 %.

Pour ceux qui ont répondu positivement, nous observons un taux de (100%) des Chefs de Bordée Manutention, (93.33 %) pour les Chefs de Bateau, (100%) pour les Chefs de Quai, (94.73%) pour les Chefs d'équipe Dockers et (90%) pour les Dockers.

Contrairement à ceux qui ont répondu négativement, nous avons obtenu les taux suivants :

(00%) pour les Chefs de Bordée Manutention, (6.66 %) pour les Chefs de Bateau, (00. %) pour les Chefs de Quai, (5.26 %) pour les Chefs d'équipe Dockers et (10.0%) pour les Dockers.

D'après ces résultats, nous avons affirmé que la formation est un facteur indispensable pour une bonne marche d'entreprise. L'employeur est dans l'obligation de former son personnel

dans les différentes disciplines. Conformément à la réglementation en vigueur et les exigences des normes ISO.

Tableau N° 22 : la corrélation entre le niveau d'instruction et les causes des accidents de travail qui reviennent plus souvent

Causes qui reviennent plus souvent Niveau d'instruction	Humaines		Matérielles		Total	
	H	%	H	%	H	%
Primaire	28	49.12	29	50.87	57	100%
Moyen	39	51.31	37	48.68	76	100%
Secondaire	12	52.17	11	47.82	23	100%
Supérieur	02	66.66	01	33.33	03	100%
Autres	01	50	01	50	02	100%
Total	82	50.93	79	49.06	161	100%

Source : enquête sur le terrain

A travers le tableau ci-dessous, nous pouvons observer que la moitié des travailleurs affirment que les causes qui reviennent plus souvent sont humaines avec un taux de 50.93%, par contre 49.06% déclarent que ces dernières sont d'ordre matériel.

Pour la population qui affirme que les causes sont dues essentiellement au facteur, nous avons : (66.66%) pour le niveau supérieur, (52.17 %) pour le niveau secondaire, (51.31%) pour le niveau moyen, (50 %) autres et (49.12 %) pour le niveau primaire.

Quant au facteur matériel, nous avons (50.87 %) pour le niveau primaire, (50%) autres, (48.68 %) pour le niveau moyen, (47.82%) pour le niveau secondaire et (33.33%) pour le niveau supérieur.

D'après ces résultats, nous pouvons dire que la moitié des travailleurs de la DMA considèrent que les causes qui reviennent plus souvent sont d'ordre humaines, et presque la moitié déclare l'inverse . Nous avons constaté que la formation et la sensibilisation jouent un rôle indispensable dans la réduction des accidents de travail, les causes humaines sont dues à la

négligence des travailleurs quant aux causes matériels sont dues à la qualité du matériel et les engins suis à leur disposition.

Tableau N° 23 : la corrélation entre les moyens adéquats pour éviter les accidents et les réduire et le niveau d'instruction

Moyens adéquats Niveau d'instruction	Formation du personnel		Sensibilisation		Dotation en EPI		Respect des consignes de manœuvre et de sécurité		Contrôle du matériel		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Primaire	15	20	23	30.66	12	16	08	10.66	17	22.66	75	100%
Moyen	18	18.94	27	28.42	09	9.47	13	13.68	28	29.47	95	100%
Secondaire	10	30.30	08	24.24	07	21.21	02	6.06	06	18.18	33	100%
Supérieur	01	11.11	03	33.33	02	22.22	02	22.22	01	11.11	09	100%
Autres	00	00	00	00	00	00	00	00	01	100	01	100%
Total	44	20.65	61	28.63	30	14.08	25	11.73	53	24.88	213	100%

Source : enquête sur le terrain⁵

Tableau N° 23 présente la répartition de notre population selon les moyens adéquats et le niveau d'instruction, nous constatons que plus de la moitié de la population affirme que la sensibilisation est un moyen adéquat avec un pourcentage de 61 sur (28.63 %), qui est réparti comme suit :

(33.33 %) pour le niveau supérieur, (30.66 %) pour le niveau primaire, (28.42 %) pour le niveau moyen, (24.24 %) pour le niveau secondaire.

Suivi par un taux de 53 sur (24.88 %), qui se répartit comme suit :

(100 %) autres, (29.47 %) pour le niveau moyen, (22.66 %) pour le niveau primaire, (18.18 %) pour le niveau secondaire, (%11.11) supérieur.

⁵ Le nombre de citation est supérieur au nombre d'observation du fait de réponses multiples.

Ensuite, nous avons un nombre de 44 sur (20.65 %) qui se répartit comme suit :

(30.30 %) pour le niveau secondaire, (20 %) pour le niveau primaire, (18.94 %) pour le niveau moyen et (11.11%) pour le niveau supérieur.

Après, nous avons aussi un nombre de 30 avec un taux de (14.08 %), qui se répartit comme suit : (22.22 %) pour le niveau supérieur, (21.21%) pour le niveau secondaire, (16 %) pour le niveau primaire et (9.47 %) pour le niveau moyen.

Et enfin nous avons remarqué un nombre de 25 sur (11.73%).

(22.22 %) pour le niveau supérieur, (13.68 %) pour le niveau moyen, (10.66%) pour le niveau primaire et (6.06%) pour le niveau secondaire.

Ces résultats indiquent que plus de la moitié de notre population d'étude affirme que parmi les cinq (05) propositions, la sensibilisation est le moyen adéquat pour éviter et réduire les accidents de travail au sein de l'EPB. Celle-ci est organisée en continu tout au long de l'année.

Tableau N° 24 : les actions mises par l'entreprise pour réduire les accidents de travail

Actions	Effectifs	%
Nouveau matériel	04	4.0 %
Dotation en EPI	03	3.0 %
Sensibilisation	03	3.0 %
Formation en HSE	90	90.0 %
Total	100	100 %

Source : enquête sur le terrain

En se basant sur les données qu'offre ce tableau, nous pouvons constater que nombreux avec 90.0 % sont ceux qui ont déclaré que l'EPB se base sur la formation du personnel. La dotation en EPI et la sensibilisation représentent un taux faible par rapport à l'échantillon.

Nous pouvons dire que les travailleurs sont formés en matière de HSE, ce qui les pousse à prendre conscience des risques relatifs à leur activité.

L'EPB favorise la formation en matière de HSE des salariés. Ces derniers se disent satisfaits et reconnaissent que porte l'entreprise à leur sécurité.

« Le manque d'adaptation avec les techniques de travail favorise l'existence des mauvaises postures ce qui provoque des situations de lombalgies chez les dockers »

Tableau N° 25 : la corrélation entre les maladies fréquentes et la catégorie socio professionnelle

Maladies Fréquente Catégories Socio professionnelles	Pas de réponse		Lombalgies		Rhumatisme		Cancer		Arthrose		Sciatique		autres		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Chefs de Bordée Manutention	00	00	02	33.33	01	16.66	00	00	02	33.33	00	00	01	16.66	06	100%
Chef de Bateau	00	00	15	40.54	12	32.43	07	18.91	03	8.10	00	00	00	00	37	100%
Chefs de Quai	00	00	03	25	03	25	03	23.07	02	16.66	01	8.33	00	00	12	100%
Chefs d'équipe Dockers	00	00	19	35.18	16	29.62	14	25.92	04	7.40	01	1.85	00	00	54	100%
Dockers	02	1.55	54	41.86	41	31.78	18	13.95	11	8.52	03	2.32	00	00	129	100%
Total	02	0.84	93	39.07	73	30.67	42	17.64	22	9.24	05	2.10	01	0.42	238	100%

Source : enquête sur le terrain

Les résultats de ce tableau nous laissent voir nettement que la plus part des travailleurs avec un taux de (39.7%) que la maladie la plus fréquente est la lombalgie.

Nous avons recueilli (41.86 %) pour les Dockers, (40.54 %) pour les Chefs de Bateau, (35.18 %) pour les Chefs d'équipe Dockers, (33.33 %) pour les Chef de Bordée Manutention, (25 %) pour les Chefs de Quai.

Par contre d'autres maladies par exemple : le rhumatisme avec un taux de (30.67%), le cancer avec un pourcentage de (17.64 %), l'arthrose avec (9.24 %), la sciatique avec (2.10 %), les sans réponses avec (0.84 %), autres avec (0.42 %).

D'après ces déclarations et les données recueillies, nous pouvons déduire que toutes ces maladies sont fréquentes chez les dockers mais le taux le plus élevé est caractérisé par des lombalgies, dues aux mauvaises postures.

L'activité de la manutention nécessite différentes postures, pour cela des séances de sensibilisation doivent être organisées tout au long de l'année. La manipulation et le traitement de la marchandise requiert une adaptation des gestes, qui sont répétitifs.

Tableau N° 26 : la corrélation entre les maladies fréquentes chez les dockers et les causes de ces maladies

Causes Maladies	Pas de réponse		Mauvaises postures		En respirant la poussière		Humidité		Autres		Total	
	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%	F	%
Pas de réponse	02	100	00	00	00	00	00	00	00	00	02	100%
Lombalgie	00	00	92	43.60	43	20.37	75	35.54	01	0.47	211	100%
Rhumatisme	00	00	69	38.76	38	21.34	71	39.88	00	00	178	100%
Cancer	00	00	41	34.16	41	34.16	38	31.66	00	00	120	100%
Arthrose	00	00	19	34.54	14	25.45	22	40	00	00	55	100%
Sciatique	00	00	05	38.46	03	23.07	05	38.46	00	00	13	100%
Autres	00	00	01	50	00	00	00	00	01	50	02	100%
Total	02	0.34	227	39.90	139	23.92	211	36.31	02	0.34	581	100%

Source : enquête sur le terrain⁶

Le tableau ci-dessous nous a permis de voir clairement les causes des maladies fréquentes chez les ouvriers manutentionnaires portuaires ; le taux le plus élevé est celui des mauvaises postures avec 39.90%, suivi par l'humidité avec un taux de 36.31 %, et pour la respiration de la poussière nous avons un taux de 23.92%, et enfin nous avons 0.34 % pour les autres causes et les sans réponses.

A travers ce tableau, nous pouvons constater que les causes qui reviennent plus souvent sont les mauvaises postures qui entraînent des lombalgies, la sciatique et les arthroses.

⁶ Les valeurs du tableau sont les nombres de citations de chaque couple de modalités.

Il en ressort que les salariés sont conscient des risques liés à leur activité et des conséquences qui en découlent.

Et enfin, nous terminerons avec l'humidité qui est une cause fréquente car l'activité de la manutention se déroule sur le quai, à l'intérieur des cales de navire dans les terre-pleins et dans les zones de manutention.

Tableau N° 27 : tableau simple relatif aux contrôles médicaux

Contrôles médicaux	Effectifs	%
Oui	97	97.0 %
Non	03	3.0 %
TOTAL	100	100 %

Source : enquête sur le terrain

En se basant sur les données qu'offre ce tableau, nous pouvons constater que tous les ouvriers manutentionnaires portuaires soumis à des contrôles médicaux avec un taux de 97 %.

Nous constatons que d'après les résultats de tableau ci-dessus que l'entreprise portuaire de Bejaïa prend en charge totalement la santé de tous les salariés.

Les compagnes des visites médicales sont organisées de façon à faire passer tous les travailleurs.

Tableau N° 28 : tableau simple relatif à la fréquence des contrôles médicaux

Fréquence	Effectifs	%
Pas de réponse	03	3.0 %
Annuelle	97	97.0 %
Semestrielle	00	00 %
Total	100	100 %

Source : enquête sur le terrain

Les résultats de ce tableau nous laissent voir nettement que l'EPB organise des contrôles médicaux une fois par an avec un taux de 97%.

D'après ces déclarations et les données recueillies, nous pouvons déduire que l'EPB assure la médecine du travail et un suivi rigoureux de l'état de santé de chaque salarié.

Le personnel opérationnel est soumis à ces contrôles une (01) fois par an.

Après avoir achevé notre enquête sur le terrain et après avoir analysé les résultats intéressants, nous avons procédé à la vérification des hypothèses que nous vous présentons comme suit :

Synthèse de la première hypothèse :

- La catégorie des agents d'exécution est la plus touchée du fait de leur exposition aux différents produits, et leur contact direct avec les outils, les équipements de travail, et les engins qui se traduisent par un accident.
- Il est bien évident que les accidents de travail sont dus à la méconnaissance des activités portuaires et les risques y afférents, car la plus part des enquêtés l'on confirmé.
- Concernant le rapport entre l'ancienneté et les accidents de travail, nous avons constaté que ces derniers diffèrent selon l'ancienneté de chaque salarié, plus l'ancienneté augmente, le risque d'exposition aux accidents diminue, et plus l'ancienneté diminue, le risque d'exposition aux accidents augmente.
- La majorité des enquêtés ont déclaré que la plupart des accidents dans cette entreprise sont caractérisés par des chutes de hauteur et de même niveau qui s'expliquent par la nature de travail car les agents sont en contact direct pouvant engendrer ce type d'accident.
- Les statistiques montrent que les accidents sont dus à la méconnaissance des activités portuaires au premier point, la fatigue car généralement c'est pendant l'après-midi et durant les heures supplémentaires que les travailleurs vont ressentir la charge ou la fatigue accumulée durant la matinée ce qui influence sur leur réflexion et leur concentration durant l'exécution des tâches.
- 81% des salariés ont bénéficié d'une formation interne uniquement, et 19% des salariés n'ont pas bénéficié d'une formation.
- En ce qui concerne le temps et la charge de travail, la plupart des salariés jugent le travail dans cette entreprise chargé et très fatiguant. Ceci s'explique par les engagements et les contrats de l'entreprise signés avec sa clientèle sur le respect des délais pour la livraison de leur marchandise.

Ces différents résultats nous amènent à confirmer notre première hypothèse c'est-à-dire :

« La méconnaissance des activités portuaire et les risques y afférents sont à l'origine de la majorité des accidents de travail ».

Synthèse de la deuxième hypothèse :

- Presque la majorité des travailleurs de notre échantillon estiment qu'ils sont exposés aux risques et à des dangers liés à leurs postes. Il représente un taux vraiment considérable. Cela donne une idée sur les effets de ces risques et des dangers sur la santé et la sécurité des travailleurs ce qui nécessite vraiment une politique de prévention et une analyse approfondie de ces risques pour éviter tous accidents dangereux ou une maladie due à leurs exposition à ces risques qui peuvent être fatal.
- En premier lieu, ce qui concerne le rapport des moyens adéquats pour éviter les accidents et les réduire avec les différentes catégories professionnelles, nous avons constaté que plus de moitié jugent que le facteur de sensibilisation est un moyen plus préventif.
- En deuxième lieu, ce qui concerne la corrélation entre le niveau d'instruction et les causes des accidents qui reviennent plus souvent, nous avons remarqué que la majorité affirme que les causes sont d'ordre humain, ce qui veut dire que la sensibilisation reste toujours un moyen préventif adéquat.
- En ce qui concerne le tableau de l'ancienneté, il nous confirme que le moyen le plus préventif c'est la formation du personnel.
- Nous avons constaté que le taux des victimes d'accidents de travail est faible. Ce qui prouve que la politique de la sécurité et d'amélioration des conditions de travail existe vraiment au sein de l'entreprise et surtout bien prise en charge.
- En troisième lieu, nous avons enregistré que le personnel de la DMA rencontre des problèmes qui les empêchent de mener à bien leur travail, car la majorité souffre de stress et de fatigue vu la nature de l'activité exercées au sein de l'entreprise. Cette activité est physique, malgré les moyens mis en place, les tâches sont pénibles.
- En dernier lieu, nous avons synthétisé que la DMA dispose d'une gestion préventive basée sur la sensibilisation et la formation des travailleurs afin d'éviter les risques d'accidents et de lutter contre tout ce qui peut porter atteinte à la santé de ses travailleurs. Toutefois, la DMA donne toute la liberté aux employés d'exprimer leurs insuffisances et leurs insatisfactions comme elle laisse le champ ouvert pour leurs

réclamations afin de détecter l'anomalie pour une meilleure gestion. Mais cette gestion reste insuffisante car elle a négligé le côté psychologique de ses travailleurs.

- Enfin, nous avons pu arriver à confirmer notre deuxième hypothèse qui s'intitule « la sensibilisation en matière d'hygiène santé et sécurité peuvent réduire le taux des accidents de travail ».

Synthèse de la troisième hypothèse :

- La santé et la sécurité au travail sont une des préoccupations constantes des chefs d'entreprise.
 - A partir de l'analyse des données collectées, nous pouvons constater que de nombreuses maladies peuvent générer par les accidents de travail.
 - Ce qui concerne la corrélation entre les catégories professionnelles et les maladies fréquentes, nous avons remarqué que le taux des lombalgies est élevé par rapport aux autres maladies. Ceci s'explique par l'activité de la manutention qui consiste au chargement et au déchargement de la marchandise.
 - D'après le tableau simple des maladies professionnelles, les ouvriers affirment avec un effectif de 92 que la cause de cette maladie est induite par des mauvaises postures.
 - Mais ça ne veut pas dire que d'autres maladies n'existent pas : par exemple, nous avons le rhumatisme, l'arthrose et la sciatique du à l'humidité.
 - Ce qui concerne les tableaux simples relatifs aux contrôles médicaux et leurs fréquences, nous avons remarqué que la majorité des ouvriers manutentionnaires portuaires sont soumis à des contrôles au sein de l'organisme deux fois par an pour le personnel opérationnel et une fois par an pour le collectif administratif.
 - Ces différents résultats nous conduisent vers l'idée que « le manque d'adaptation avec les techniques de travail favorise l'existence des mauvaises postures ce qui provoque des situations de lombalgies chez les dockers » donc notre troisième hypothèse est confirmée avec un taux de 39.7 %.
- **Nous avons constaté d'après notre vérification que les trois hypothèses sont confirmées**

CARTOGRAPHIE DES HYPOTHESES

La méconnaissance des activités portuaires et les risques y afférents sont à l'origine de la majorité des accidents de travail

1^{ère}
Hypothèse

Riques de l'activité
Manutentionnaire
à l' E.P.B

2^{ème}
Hypothèse

3^{ème}
Hypothèse

La sensibilisation en matière d'hygiène, santé et sécurité peuvent réduire le taux des accidents de travail

Le manque d'adaptation avec les techniques de travail favorise l'existence des mauvaises postures, ce qui provoque des lombalgies chez les Dockers Professionnels

La sécurité au travail constitue un des principaux leviers de progression dans le cadre de la prévention des risques professionnels et un moyen essentiel de préserver la santé et la sécurité des travailleurs.

Actuellement, les risques professionnels ne cessent de se multiplier et de se diversifier leurs effets pèsent lourdement sur la société ce qui rend leur prévention indispensable.

Nous avons enregistré sur le terrain un accroissement de la fréquence des accidents de travail et des maladies professionnelles durant ces dernières années, en raison du développement de l'emploi dans les secteurs à risques, à la non application de la réglementation de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs et aussi à la défaillance de la prévention des risques professionnels en Algérie.

L'objet de ce travail tente d'identifier et d'évaluer les différents risques de l'activité de la manutention au sein de l'EPB.

L'évaluation des risques est une composante essentielle de la gestion de la sécurité, elle offre de bonnes bases pour améliorer cette sécurité. Elle doit porter sur la totalité des tâches effectuées sur le lieu de travail et les dangers qu'elles comportent ; son but est d'évaluer le degré de dangerosité.

Les méthodes d'évaluation des risques peuvent être qualitatives ou quantitatives, l'évaluation qualitative des risques consiste à évaluer les risques par des méthodes telles que l'analyse des tâches, identification des facteurs humains et la modélisation des tâches. L'évaluation quantitative des risques consiste à prendre en compte à la fois la probabilité et l'enjeu. C'est la méthode la plus couramment utilisée pour évaluer les risques et les dangers liés aux activités portuaires.

La sécurité dans les ports est l'affaire de toute personne concernée directement ou indirectement par les travaux effectués dans les ports, qui se doit de coopérer à l'élaboration de système assurant la sécurité du travail et de veiller à leurs mises en place.

La direction devrait fournir des informations appropriées sur la sécurité et la santé au travail (SST) et proposer une formation professionnelle adéquate aux travailleurs.

C'est la direction du port qui est responsable au premier chef de la sécurité et de la santé dans les manutentions portuaires. Elle devrait disposer de l'autorité, des moyens, avoir suivi la formation et avoir le soutien nécessaire pour mettre en œuvre la politique définie par le conseil d'administration du port.

La direction devrait veiller à ce que l'environnement de travail soit toujours sécurisé, elle devrait vérifier en permanence que tous les salariés respectent les consignes de sécurité admises et que tous les dangers reconnus sont sous contrôle.

La direction devrait élaborer, organiser, mettre en place un régime de travail approprié et contrôler (y compris pour le choix des équipements), de manière à garantir la sécurité et la

santé des travailleurs portuaires, elle devrait également participer à la formation professionnelle de tout le personnel.

Si elle est informée d'une défaillance ou d'un danger dans une installation ou un équipement, la direction devrait prendre immédiatement les mesures correctives nécessaires et, le cas échéant, interdire l'accès au lieu de travail ou à l'équipement concernés.

Liste Bibliographique

Bibliographie

Abdel-Halim Berretima, *stratification sociale et catégorisation des risques, la vie entre risque dimension et risque professionnel*, Revista pos Cincias Soucias Sào, lui, V. 5, n. 9/10, jan. / dez. 2008, p. 71.

André, BOYER et Hirigoyen. G et autres. *Panorama de la gestion : marketing, production, finances, ressources humaines, stratégies*, Ed. CHAIHAB, Alger, 1997.

Angers, MAURICE, *Initiation à la méthodologie des sciences humaines*, éd CASBAH Université, 1996.

ANSELME, Bruno et ALBASINI Françoise, *Les risques professionnels*, éd Nathan, 1998.

Cahier de la sécurité sociale, *la Réparation et la prévention des accidents du travail, centre familiale*, Ben AKnoun, Algérie, 1978.

Claude, PIGANIOL, *Technique et politiques d'amélioration des conditions de travail*, édition Entreprise moderne, Paris, 1980, P XVIII.

Dictionnaire du français, *Le petit Larousse Illustré*, sous la direction de Philippe Merlet, Paris.

Encarta, *Dictionnaire*, 2008.

Henri, MANE, *Dictionnaire de question vocabulaire, concepts et outils*, éd Economica, 1998.

Institut national spécialisé de la formation professionnelle, *identification des risques et dangers*, EL HADJAR (ANNABA), 2008.

Jean Claude, COMBESSIC, *la méthode en sociologie*, Ed Casbah, Alger, 1998.

Jean Louis, LOUBET BELBAYLE, *Initiation aux méthodes des sciences sociales*, éd l'harmattan, Paris, 2000.

Jean marie, PERETTI, *dictionnaire des ressources humaines*, Verbert.

Jorge, MUNOZ, *Accident du travail*, Les purs, Paris, 2002.

Jean pierre, CITEAU, *gestion des ressources humaines*, 4^{ème} édition, Dalloz, Paris, 2002, P 168.

Jean pierre, JULY, *Evaluer les risques professionnels*, AFNOR, France, 2003.

La sécurité au travail, document interne de l'entreprise portuaire de Bejaïa.

Loucher, CLAUD, *introduction à la psychologie Du travail et Des Organisation*, Ed Armand, Paris, 2007.

Madeleine, GRAWITZ, *Méthodes des sciences sociales*, 11 éditions, Dalloz, 2001.

Mary. J.H, *théorie des organisations*, Ed DC BOECK, paris, 2000.

Michel, BERTHET et Anne-Marie, GAUTIER, *L'expression aux risques professionnels*, éd Liaison, 2000.

Nichan, MARGOSSIAN, *Guide pratique des risques professionnels*, Dunod, Paris.

Prévention des risques professionnels, *manuel pour les personnels des établissements d'enseignement supérieur*.

Raymond et Autres, BOUDON, *Dictionnaire de sociologie*, Edition Bord, Canada, 1994.

Sabrina AUDUBERTEAU et Karine GAVINO, *la prévention des risques professionnels : Hygiène et sécurité au travail*, édition afnor, 2003.

Tayeb, BELLOULA, *La Réparation Des Accidents Du Travail et Des Maladies Professionnelles*, édition DAHLAR, 1993.

Techniques de manutention, Document interne de l'entreprise portuaire de Bejaïa.

Webiographie

<http://www.cram-alsace-moselle.fr/prevent/général/orgprv.htm>.

www.dictionnaireenvironnement.com/hygiene_securite_environment_hse_ID2364.html.

www.aaa.lu/publication/pas-a-pas-vers-levaluation-et-la-gestion-des-risques.

<http://www.marche-public.fr/terminologie/enter/sensibilisation.htm>.

www.memoireonline.com/10/10/3963m_facilitation-des-opérations-portuaires-au-port-de-contonou2.html.

www.sciences humaines.com/sociologie-du-risque-Fr.1152, html.

<http://www.travail-emploi-santé.gouv.fr/formation-pratique89/fiche-pratique91/santé-condition-de-travail-115/>.

Annexes

REPUBLIQUE ALGERIENNE DEMOCRATIQUE ET POPULAIRE
MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET DE LA RECHERCHE
SCIENTIFIQUE
UNIVERSITE ABDERRAHMANE MIRA-BEJAIA
Faculté des Sciences Humaines et Sociales
Département Sciences Sociales



Le questionnaire

A partir de votre collaboration, dans le cadre d'élaboration de notre mémoire de fin de cycle **Master II sociologie du travail et ressources humaines** nous essayons de rassembler quelques réponses, qui nous aideront à déterminer thème « **Identification et Evaluation des Risques Professionnels de l'Activité de manutention au sein de votre Entreprise Portuaire de Bejaia** ».

Ainsi, ce dernier nous permettra d'accomplir notre cas pratique qui s'inscrit dans le cadre de l'établissement de notre travail.

A cet effet, nous vous prions de bien vouloir répondre à toutes les questions que comporte notre questionnaire.

Sachez que les réponses sont personnelles et qu'il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse, cela dépend de vous, de votre vécu et de votre expérience.

Nous vous rassurons que vos réponses individuelles ne seront pas connues de qui se soit d'autre.

Préparé par :

M^{elle} Bouzeria

Nawel

promotrice :

M^{elle} Barchiche

Amel

encadreur :

M^{er} Faradji

M/akli

Données personnelles :

A) Age :.....ans

B) Sexe : Masculin

C) Niveau d'instruction :

Primaire Moyen Secondaire Supérieur autres

D) Statut :

Cadre Agent de Maitrise Agent d'exécution

E) Catégorie professionnelle :

Chef de bordé chef de bateau
 Chef de quai chef d'équipe dockers
 Autres docker

S'il existe d'autres dockers citez- les ?.....

F) Situation Familiale :

Célibataire Marié Divorcé Veuf

G) Date de recrutement :

Accident de travail :

1) Avez- vous déjà rencontré des difficultés lors de l'exécution de vos tâches ?

OUI NON

Si oui citez-les.....

.....

2) Avez-vous déjà été victime d'un accident de travail à l'EPB ?

OUI NON

Quel type d'accident ?.....

Quelles sont les causes ?.....

3) Selon vous, quels sont les principaux facteurs des accidents de travail :

L'historique du docker

Le docker (anglicisme) ou le débardeur est un ouvrier portuaire. Employé au chargement et déchargement des navires arrivant au port.

Le mot débardeur attesté dès le 16^{ème} siècle en français classique est probablement formé du préfixe « dé » et de la racine « bard » (dont l'étymologie reste controversée) : bard : désignant depuis l'ancien français (12^{ème} siècle) une « *sorte de brancard à claire-voie utilisé pour le transport de fardeaux* »¹. littéralement, le débardeur est l'ouvrier portuaire qui procède au débarquement (ou débarde), c'est-à-dire qui décharge à quai toutes sortes de marchandises.

Le mot docker, contraction de l'anglais *dockworker* (littéralement, « *ouvrier du quai* ») est attesté pour la première fois en français à la fin du 19^{ème} siècle et s'est peu à peu répandu dans la majorité des ports du monde au cours du 20^{ème} siècle avec la mondialisation des échanges et la suprématie économique du monde anglo-saxon. Toutefois, le terme débardeur, moins usité de nos jours en Europe, s'est maintenu plus largement au Québec.

Les dockers ont souvent donné l'image de « *gros bras* », ce qui était souvent mérité par le passé, ou nombre de marchandises étaient transportées dans des sacs à dos d'hommes. Seules les marchandises très volumineuses, ou en vrac, étaient chargées par les grues. Les dockers empruntaient la coupée pour monter à bord du navire et déchargeaient leurs cargaisons des cales.

Les dockers sont, en général, répartis en équipes de tailles variables suivant la taille du navire, le temps que celui-ci reste à quai, la nature de la cargaison, etc. Les dockers peuvent travailler, soit sur une journée de travail, soit sur des périodes de quatre, six ou huit heures d'affilée. Suivant les marées, certains navires doivent être déchargés de nuit.

¹



Elingueur



Surveillant de Port



Conducteur Chariot Automoteur

